VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

ZEHNTER JAHRGANG

1897.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS' SÖHNE, I. Wallfischgasse Nr. 10.

INHALTS-VERZEICHNISS

des

Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt.

1897. Nr. 1—149.

RUBRIKEN:

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.
Abgeordnetenhaus.

b) Ungarn.
Abgeordnetenhaus.
Magnatenhaus.

III. Eisenbahnrecht.

IV. Literatur.

V. Projectirte, noch nicht im Baue befindliche öffentliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.

b) Ungarn.

VI. Oeffentliche, im Baue und bezw. im Betriebe befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen:
1. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.
2. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österr. Gebiete:
1. Oesterreichische und gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
2. Ungarische Eisenbahnen.

VII. Schleppbahnen.

VIII. Tramways.

IX. Diverses.

Allgemeines.
Lagerhaus-Angelegenheiten.
Personalien.
Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen.

B. Ausland.

C. Schiffahrt.

D. Viehtransporte u. Seuchenangelegenheiten.

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährlich ein abgesondertes Inhaltsverzeichniss erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Abgeordnetenhaus.

b) Ungarn.

Abgeordnetenhaus.

Magnatentafel.

III. Eisenbahnrecht.

Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Entscheidungen des k. k. Reichsgerichtes.

Die statutarische Bestimmung, welche für einen Verein von Locomotivführern und Schiffsmaschinisten als Mittel zur Erreichung des Vereinszweckes die Unterstützung von Vereinsangehörigen im Falle ungerechtfertigter Dienstesentlassung in Aussicht nimmt, erscheint als eine rechtswidrige Vereinseinrichtung. **129**, 2278.

Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Der Consens zur Wiederherstellung zerstörter Wasserbenützungsanlagen kann an Bedingungen geknüpft werden, welche im ersten Consense nicht enthalten waren. **6**, 181.

Die Bestimmung des Wasserrechtsgesetzes, wonach die Herstellung von Vorrichtungen und Bauten und die Ausführung von Massregeln zur Uferversicherung zunächst eine Angelegenheit derjenigen sei, welchen die bedrohten Liegenschaften und Anlagen gehören. bezieht sich nicht auf die Wirkungen von consensgemäss hergestellten Wasserwerken. **6**, 181.

Die Verweigerung der Zustimmung zur Uebersetzung eines Bahngeleises ist ein Verwaltungsact, der im freien Ermessen des Eisenbahnministeriums gelegen ist. **14**, 341.

Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, die durch einen unbefugten Rampenbau herbeigeführten Uebelstände zur Gänze zu beseitigen und die hiezu allenfalls erforderlichen Enteignungen zu veranlassen. Die zu behebenden Misstände sind, soweit noch erforderlich, commissionell festzustellen, und ist die Bauunternehmung nach Anhörung derselben, sowie der sämmtlichen betheiligten Parteien über die Art und Weise der für nothwendig erkannten Bauführungen zu verhalten, das Erforderliche behufs Einleitung der nöthig fallenden Expropriationen und Vollzug der Bauarbeiten vorzukehren. **20**, 434.

Zweck und Bestimmung des Lagerplanes ist in erster Reihe die graphische Darstellung und Evidenz der thatsächlich und rechtlich bestehenden Bauverhältnisse des Ortes. Von einer Gemeinde intendirten Aenderungen eines genehmigten Lagerplanes, welche nicht gesetzlich taxativ aufgezählte Momente betreffen, kann nicht von amtswegen, sondern nur im Instanzenzuge entgegen getreten werden. Die Einwendung der res judicata hat nicht statt, wo öffentliche Interessen in Frage kommen. **26**, 539.

Für die Beurtheilung der Rechtzeitigkeit eines Recurses ist die überreichte Recursanmeldung und nicht die Recursausführung massgebend. **34**, 662.

Der Eigenthümer eines Entwässerungscanales ist zur Erhaltung, Räumung und Instandhaltung des künstlichen Wasserabflusses gesetzlich verpflichtet; in welcher Weise dieser Verpflichtung nachzukommen sei, ist im Streitfalle durch instanzenmässige Entscheidung festzustellen. **34**, 662.

Der Umstand, dass dem Interessenten die ministerielle Entscheidung zur Einsicht und Abschriftnahme Seitens der verständigenden Behörde zukam und erst über sein Ansuchen eine Abschrift des bezüglichen Erlasses, jedoch ohne Datum und Zahl, übermittelt wurde, kann als Mangel des Administrativverfahrens nicht angesehen werden. Durch den projectsgemäss ausgeführten Bau von Durchlässen ist allen Interessenten gegenüber ein neuer Rechtszustand hergestellt, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat; nachgefolgte Veränderungen der Sachlage könnten nur insoweit den Eisenbahn-Verwaltungen allein zur Last fallen, als die Veränderungen durch sie allein bewirkt worden wären, nicht aber auch dann, wenn bei ungeänderten Verhältnissen des Bahnbetriebes sich Herstellungen im Interesse Dritter als nothwendig erweisen. Die Eisenbahnbehörde ist, im Falle als eine Herstellung im Interesse ebensowohl der Eisenbahnunternehmung als dritter Betheiligter sich als wünschenswerth darstellt, berechtigt, auszusprechen, dass die Kosten der Herstellung von der Eisenbahn-Verwaltung „nicht allein“ zu tragen seien; der Versuch, die Angelegenheit gütlich beizulegen, liegt im freien Ermessen der entscheidenden Behörde. **38**, 714.

Die Entscheidung eines Streites zwischen der Gemeinde und dem Parcellirungswerber über das Mass der für Gassenzwecke unentgeltlich abzutretenden Grundfläche steht der politischen Landesbehörde zu. **45**, 833.

Inwiefern ein bestätigter Lagerplan zweckmässig ist und den Verkehrsverhältnissen entspricht, hat der Verwaltungs-Gerichtshof nicht zu prüfen. Der Lagerplan ist nach der Bauordnung für Böhmen nur für die künftige Richtung und Lage der Strassen massgebend. Eine autoritative Ingerenz der Eisenbahnbehörden bei Bestätigung des Lagerplanes hat nicht statt. Ein genehmigter Lagerplan schliesst die Erweiterung von Eisenbahnanlagen nicht aus, da die Enteignung von Grundstücken, welche für öffentliche Zwecke bestimmt sind oder bereits öffentlichen Zwecken dienen, zulässig erscheint, wenn nach der Ueberzeugung der erkennenden Behörden das Gewicht der beiderseits in Frage kommenden öffentlichen Interessen für die Eisenbahn-Verwaltung entscheidet. **50**, 909.

Die Erwerbsteuerpflicht einer Eisenbahn-Bauunternehmung beginnt mit dem Semester, in welchem der Bahnbau thatsächlich eingeleitet, beziehungsweise begonnen worden ist. **57**, 1056.

Die Staatsverwaltung besitzt der Wiener Tramway gegenüber das freie Genehmigungsrecht der Fahrpläne, und es ist in das freie Ermessen derselben gestellt, die Erfordernisse für die Genehmigung der Fahrpläne selbst zu bestimmen. Die Androhung der Sequestration und der Concessionsentziehung im Falle der Nichtbefolgung der behördlichen Anordnungen ist durch die bestehenden Gesetze und Vorschriften begründet. **65**, 1170.

Rücksichtlich der Verpflichtung zur Concurrenz für die Herstellung von Eisenbahn - Zufahrtstrassen ist vor Allem zweifellos festzustellen, in wessen Interesse der betreffende Eisenbahnstationsplatz errichtet wurde. **68**, 1233.

Für die Erhaltung der in Böhmen vor Wirksamkeit des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, errichteten Eisenbahn-Zufahrtstrassen sind nicht die Concurrenzbestimmungen dieses Gesetzes, sondern die hiefür bestehenden besonderen Rechtsverhältnisse massgebend. **74**, 1358.

Eine Eisenbahn, welche eine Wasserbenützungsanlage für ihre Zwecke errichten oder abändern will, muss den Consens zur Benützung des öffentlichen Gewässers für ihre Zwecke wie jeder andere Dritte zunächst erwerben. Die Entscheidung hierüber fällt in die Competenz des zur Handhabung des Wasserrechtsgesetzes berufenen politischen Behörden; eine Einschränkung dieser Competenz lässt sich aus den den Eisenbahnbau und den Bau von Anlagen für Eisenbahnzwecke betreffenden Bestimmungen nicht ableiten. **82**, 1481.

Das Zubruchebauen von Grundstücken durch den Bergbau begründet zwar gegen den Bergbauunternehmer den Anspruch auf Schadenersatz, nicht aber einen solchen auf Enteignung des beschädigten Grundstückes. **89**, 1579.

Es ist Aufgabe der Begehungscommisson, die von den Parteien gegen die Zulässigkeit der Verlegung eines Bahngeleises geltend gemachten Momente entsprechend zu prüfen und die Stichhältigkeit oder Nichtstichhältigkeit der erhobenen Einwendungen festzustellen. Die rücksichtlich der feuersicheren Herstellungen geltenden Normen gewähren den Parteien Rechtsansprüche, und der Absatz 5 des § 25 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, stellt es in das Ermessen der Behörde, beim Zutreffen gewisser thatsächlicher Voraussetzungen Erleichterungen in der Ausführung zuzulassen. **95**, 1678.

Die Bergbehörde ist berechtigt und verflichtet, kraft der ihr zustehenden Oberaufsicht über den Bergbaubetrieb die ihr nach dem Gutachten von Bergbau-Sachverständigen und zufolge ihrer eigenen Einsicht als Fachbehörde zur Hintanhaltung der gefährlichen Wirkungen des Bergbaubetriebes zweckmässig dünkenden Massnahmen zu treffen. Das Bergwerkseigenthum als das Eigenthumsrecht auf die innerhalb einer bestimmten Begrenzung vorkommenden vorbehaltenen Mineralien ist vom Grundeigenthum vollständig losgelöst. Die Kosten für angeordnete fortgesetzte Beobachtungen der Wirkungen des Bergbaubetriebes hat der Bergbauunternehmer zu tragen. **103**, 1802.

Aus der gewohnheitsmässigen Benützung eines Privatgrundes durch die Angehörigen einer Ortschaft allein kann die für die gesetzmässige Qualification der Communication als einer öffentlichen erforderliche Widmung der Bodenfläche für die Bedürfnisse des allgemeinen Verkehres nicht gefolgert werden. **107**, 1883.

Die seitens eines Bergwerksbesitzers gegen Bauausführungen oberhalb von Grubenfeldern erhobenen Einwendungen, welche im Hinblick auf die dem Baue durch den Bergbaubetrieb etwa zugehenden Schäden geltend gemacht werden und darauf gerichtet sind, den Bergbaubesitzer gegen allfällige Schadenersatzansprüche des Bauführers zu schützen, sind privatrechtlicher Natur; deren Verweisung auf den Civilrechtsweg durch die Baubehörde entspricht daher dem Gesetze. **114**, 2010.

Die Frage der Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit einer zum Eisenbahnbetriebe dienenden Anlage, sowie auch die Beurtheilung dessen, in welcher Weise öffentliche durch den Bahnbau gestörte Wege anderweitig herzustellen, und welche Vorsichtsmassregeln hiebei zu treffen sind, ist dem freien Ermessen der Administrativbehörde anheimgestellt. **127**, 2234.

Ist weder die Eisenbahn-Unternehmung noch eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Concessionsbedingungen oder vertragsmässig zur Erhaltung eines bestehenden Weges verpflichtet, dieser Weg aber thatsächlich als Eisenbahn-Zufahrtstrasse in Benützung, so muss, um die nöthige Zufahrt zum Bahnhofe zu sichern, das thatsächliche Verhältniss in ein rechtliches dadurch geleitet werden, dass die Kategorisirung dieser Strasse als Zufahrtstrasse nach den Bestimmungen des einschlägigen Eisenbahn-Zufahrtstrassengesetzes erfolge. **142**, 2630.

Der Betrieb eines Eisenbahn-Frachtenrevisions- und Reclamationsbureau durch eine Privatperson kann nur auf Grund einer nach freiem Ermessen der Behörde zu ertheilenden Concession unternommen werden. **148**, 2845.

Entscheidungen des Landesgerichtes Wien.

Klagen aus dem Frachtgeschäfte sind gegen die k. k. Staatsbahnen bei dem Handelsgerichte des Ortes anzubringen, wo sich der Sitz jener k. k. Finanzprocuratur befindet, welche durch den Amtsort der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction zur Vertretung der k. k. Staatsbahnen bestimmt ist. **32**, 621

Entscheidungen des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen.

Die für Frachtreclamationen aus frankirten Gebühren im Tarife gegebene Vorschrift der Beibringung der Aufnahmebescheinigung (Duplicat-Frachtbrief, Aufnahmeschein) kommt bei der Geltendmachung solcher Ansprüche im Rechtswege nicht in Betracht. **62**, 1129.

Der im Tarif (Theil I), Zusatzbestimmung XVII 2 a zu § 51, lit l. Betriebsreglement ausgesprochene Grundsatz, dass Frachterstattungsansprüche unberücksichtigt bleiben, wenn nachträglich Tarifcombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, welche für die in Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind, gilt auch für den Fall, wenn für die betreffende Relation wohl eine Instradirungsvorschrift, jedoch kein directer Frachtsatz besteht, nachdem die in dieser Zusatzbestimmung von den Bahnen gemachten Zugeständnisse einer freiwilligen Erweiterung ihrer aus § 51, lit l sich ergebenden Verpflichtung gleichkommen. Unter transportberechtigten Routen sind nicht alle in den Cartellvereinbarungen berücksichtigten, sondern nur die in den Instradirungsvorschriften vereinbarten Routen zu verstehen. **68**, 1234.

Die „für Classengüter" aufgehobenen Frachtsätze (Stationstarife) eines Tarifheftes können auch für solche Güter, welche durch die Bestimmungen eines Ausnahmetarifes desselben Tarifheftes in eine billigere als die normale Tarifclasse eingereiht (declassificirt) sind, nicht mehr angewendet werden. **71**, 1286.

Erklärungen des Absenders im Frachtbriefe, für welche der Tarif einen bestimmten Wortlaut anführt, müssen diesem nur beispielweise gemeinten Wortlaute nicht entsprechen, um verbindlich zu wirken. Dagegen kommt solchen Erklärungen eine verbindliche Wirkung nicht zu, wenn sie mit der im Tarife vorgeschriebenen Unterschrift des Absenders nicht versehen sind. **143**. 2679.

Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Bei Auslegung eines nicht ganz klaren Ausdruckes in einer Tarifbestimmung ist auf die Praxis der betreffenden Bahn Rücksicht zu nehmen. Unter den Ausdruck „Gefäss" können auch Säcke subsumirt werden. **83**, 1495.

Entscheidungen des Schiedsgerichtes der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen.

Die klageweise Geltendmachung des Entschädigungsanspruches aus dem Titel des dauernden Siechthumes bedarf der vorläufigen Anmeldung des höheren Anspruches bei der Versicherungsanstalt dann nicht, wenn der Anspruch sich nicht auf § 38 U.-V.-G. stützt. **9**, 250.

Complete Krüppelhaftigkeit ist dauerndem Siechtthume gleichzuhalten. **16**, 366.

Entscheidungen ungarischer Gerichte.

Die Direction der königl. Ungar. Staatsbahnen wurde zur Zahlung von Alimentationskosten zu Gunsten der Hinterbliebenen eines durch Fahrlässigkeit ihres Zugsbegleitungspersonales von einem ihrer Züge getödteten Bediensteten der Raab-Ebenfurther Bahn verurtheilt. **145**, 2750.

IV. Literatur.

Blum und Barkhausen: Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. **3**, 74. **10**, 272. **145**, 2752.
Hoffmann: Der Eisenbahnbetriebsdienst. **127**, 2238.
Schwartze: Katechismus der Heizung, Beleuchtung und Ventilation. **127**, 2238.
Schiffahrtskalender für das Elbegebiet 1897. **10**, 272.
Uebersichtskarte der österr.-ungar. Eisenbahnen. **43**, 796.

V. Projectirte, noch nicht im Bau befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.

Elektrische Bahnen:
— Payerbach-Hirschwang. Trassenrevision. **2**, 35 **78**, 1411.
— Liesing-Breitenfurth. Technische Vorarbeiten. **8**, 225. Trassenrevision. **100**, 1755. **105**, 1872.
— Trautenau-Dunkelthal nebst Abzweigungen. Technische Vorarbeiten. **9**, 249.
— Zartlesdorf-Holzausladeplätze in Lippen. Technische Vorarbeiten. **9**, 249.
— in Prag. Politische Begehung. **9**, 253. **20**, 437.
— Klosterneuburg-Weidling. Trassenrevision. **11**, 286. **100**, 1755.
— Trautenau-Dunkelthal (Johannisbad). Trassenrevision. **11**, 286.,
— Graz-Fölling. Politische Begehung. **11**, 286.
— Pöstlingbergbahn-Hellmonsedt. Technische Vorarbeiten. **15** 355.
— in Prag und in den Nachbargemeinden. Technische Vorarbeiten. **15**, 355.
— Arnau-Königinhof. Technische Vorarbeiten. **18**, 393.
— Unterkrimml-Krimmler Wasserfälle. Technische Vorarbeiten. **22**, 478.
— Salzburg-Maxglan (Leopoldskron). Technische Vorarbeiten. **39**, 730. **120**, 2109.
— Tetschen-Eulau. Technische Vorarbeiten. **40**, 745.
— — Zweiglinie Obergrund—Rosawitz. Technische Vorarbeiten. **88**, 1565.
— Gosau-Zwieselalpe-Dachstein und Gosaumühle-Hallstadt. Technische Vorarbeiten. **40**, 745.
— Bregenz-Pfänderberg. Trassenrevision. **42**, 771. **49**, 898. **91**, 1609. **138**, 2501.
— Hall in Tirol-Brixlegg. Technische Vorarbeiten. **48**, 882.
— Gloggnitz-Semmering mit Abzweigungen und Neunkirchen-Kirchberg am Wechsel. Technische Vorarbeiten. **48**, 882.
— Olmütz-Heiligberg. Technische Vorarbeiten. **49**, 897. **128**, 2255.
— Eger-Franzensbad. Technische Vorarbeiten. **57**, 1054.

b) Ungarn.

VI. Oeffentliche, im Bau, bezw. im Betriebe befindliche Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

Albrechtbahn.

Arlbergbahn.

Asch-Rossbach.

Beneschau-Wlaschim.

Blatna-Nepomuk.

Böhmisch-Mährische Transversalbahn.

Böhmische Westbahn.

Kaiserin Elisabeth-Westbahn.

Karlsbad-Johanngeorgenstadt.

Kolomeaer Localbahnen.

Kronprinz Rudolf-Bahn.

Lambach-Gmunden.

Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Lemberg-Czernowitz-Jassy.

Lupkow-Cisna.

Mährisch-Budwitz—Jamnitz.

Mährische Grenzbahn.

Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Mährische Westbahn.

Marienbad-Karlsbad.

Mauthausen-Grein.

Murthalbahn.

Neue Bukowinaer Localbahnen.

Localbahn Neuhaus-Neubistritz.

Neuhof-Weseritz.

Niederlindewiese-Barzdorf.

c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österreichischem Gebiete.

I. Oesterreichische Privatbahnen.

Achenseebahn.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Beraun-Koněprus-Königshof.

Bielitz-Bialaer Elektricitäts- uud Eisenbahn-Gesellschaft.

Böhmische Commercialbahnen.

Böhmische Nordbahn.

Bozen-Meraner Bahn.

Brandeis a. d. E.-Neratowitz.

Brüner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Caslau-Zawratetz.

Cilli-Wöllan.

Dampftramway vormals Krauss & Co.

Deutschbrod-Humpoletz.

Deutschbrod-Saar.

Elektrische Bahn Baden-Vöslau.

Elektrische Bahn in Czernowitz.

Elektrische Kleinbahn Graz-Maria Trost-Fölling.

Elektrische Bahnen in Prag und Umgebung.

Gablonzer elektrische Strassenbahnen.

Gaisbergbahn.

Gmundener Elektricitäts-Gesellschaft (Localbahn Station Gmunden—Stadt Gmunden).

Graz-Köflach.

Innsbruck-Hall.

Kahlenbergbahn.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Localbahn Holics-Göding.

Localbahn Kremsier-Zborowitz.

Localbahn Troppau-Bennisch.

Localbahn Saitz-Göding.

Kapfenberg—Au-Seewiesen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kolin-Cerčan.

Kleinbahn zum Rennplatz in Kottingbrunn.

Kremsthalbahn.

Leoben-Vordernberg.

Laibach-Oberlaibach.

Localeisenbahn-Gesellschaft.

Melnik-Mšeno.

Mori-Arco-Riva.

Mšeno—Unter-Cetno.

Mühlkreisbahn.

Neutitscheiner Localbahn.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ostrau-Friedlander.

Petrowitz-Karwin.

Radkersburg-Luttenberg.

Reichenau a. d. K.-Solnitz.

Reichenberg - Gablonz-Tannwald.

Saitz-Czeicz-Göding.

Salzburger Eisenbahn und Tramway.

Salzkammergut-Localbahn.

Schlossbergbahn in Graz.

Schneebergbahn.

St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach. (Pielachthalbahn.)

Stauding-Stramberg.

Steyrthalbahn.

Stramberg-Wernsdorf.

Südbahn-Gesellschaft.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft.

Teplitz-Reichenberg.

Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr.

Trzebinia-Skawce.

Wien-Aspang.

Wiener Localbahnen.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt.

Zwolenoves-Smečna.

Bayerische Staatsbahnen.

Sächsische Staatsbahnen.

II. Ungarische Eisenbahnen.

VII. Schleppbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Böhmische Nordbahn.

Brünner Localeisenbahn.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Graz-Köflach.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Oesterreichische Staatsbahnen.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Pielachthalbahn.

Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz.

Salzburger Eisenbahn und Tramway.

Schneebergbahn.

Südbahn-Gesellschaft.

Wien-Aspang-Bahn.

Wiener Localbahnen.

VIII. Tramways.

Badener Tramway.

Grazer Tramway.

Neue Wiener Tramway.

Prager Tramway.

Wiener Tramway.

IX. Diverses.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Landschaftliches Lagerhaus in Innsbruck.

Oeffentliches Landeslagerhaus in Krakau.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus in Lemberg.

Personalien.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

B. Ausland.

Algerien.

Amerika.

Belgien.

Bulgarien.

China.

Dänemark.

Deutsches Reich.

Baden.

Bayern.

Mecklenburg.

Preussen.

Sachsen.

Württemberg.

Frankreich.

Grossbritannien.

Italien.

Niederlande.

Norwegen.

Rumänien.

Russland.

Schweiz.

Serbien.

Türkei.

C. Schiffahrt.

Allgemeines.

Oesterreichischer Loyd.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sächsisch-böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ungarn.

Ausland.

Amerika.

Belgien.

Bulgarien.

Deutsches Reich.

Bayern.

Preussen.

Mecklenburg-Schwerin.

Sachsen.

Württemberg.

Frankreich.

Grossbritannien.

Italien.

Rumänien.

Russland.

Serbien.

D. Viehtransporte und Seuchenangelegenheiten.

Tarif-Index für das I. Quartal 1897.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

c) Mit der Schweiz und Italien.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

e) Mit Ostindien.

f) Mit Brasilien.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Walfischgasse 10.

Tarif-Index für das II. Quartal 1897.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnisch-herzegowinischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

c) Mit der Schweiz und Italien.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. Wien, 2. Jänner 1897. **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. December 1896, Z. 16.628/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 11. December 1896 ist im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, die am 18. November 1896 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Temesvár-Buziás in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und dem in der Liste enthaltenen Verzeichniss der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen und dem Uebereinkommen unterstellten Linien angefügt:

e^3 die Localbahn Temesvár-Buziás.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist der wirkliche Eintritt der neuen Linie auf den Tag ihrer Eröffnung für den öffentlichen Betrieb zurückzuführen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 22. December 1896 Kenntniss gegeben.

Wien, am 29. December 1896.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. December 1896, Z. 16.580/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 12. December 1896 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen Deutschlands unter

A. II. (Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung)

folgende Eisenbahnen nachzutragen sind:

35a Greifswald-Grimmer Eisenbahn,
39a Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn,
49a Lausitzer Eisenbahn,
59a Neustadt-Gogoliner Eisenbahn,

deren Betrieb am 26. November, am 14. November, am 1. December und am 22. October 1896 eröffnet worden ist und von ihren Directionen in Grimmen, in Hildesheim, in Sommerfeld (Regierungsbezirk Frankfurt a/O.) und in Neustadt (Oberschlesien) geleitet wird.

Ferner soll unter B. II. der deutschen Liste die von den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze

98a bei Heinersdorf bis Heinersdorf,

die das Zwischenglied zwischen der österreichischen Linie Niederlindewiese—Grenze und der deutschen Linie Ottmachau—Heinersdorf bildet, welche beide Linien dem Uebereinkommen bereits unterstellt sind, eingeschaltet werden.

Das genannte Centralamt hat gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens von der vorstehenden Mittheilung Kenntniss genommen und die Liste der demselben unterstellten Eisenbahnstrecken dementsprechend ergänzt.

In den internationalen Transportdienst werden die von den deutschen Verwaltungen betriebenen neuen Eisenbahnen nach einem Monat vom Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens eintreten. Bezüglich der Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Heinersdorf bis Heinersdorf dagegen ist der wirkliche Eintritt in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen, da sie von einer Verwaltung betrieben wird, deren Netz (vorbehaltlich der namentlich bezeichneten Ausnahmen) dem Uebereinkommen schon seither unterstellt war.

Das genannte Centralamt hat hievon die am Uebereinkommen betheiligten Vertragsstaaten gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 21. December 1896 in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 29. December 1896.

Eröffnung der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal.

Am 23. December 1896 wurde die Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal mit den Stationen, bezw. Halte- und Ladestellen Schlackenwerth-Haltestelle, Unterbrand, Oberbrand und Joachimsthal dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Haltestellen Schlackenwerth-Haltestelle und Unterbrand für den Personenverkehr, die Halte- und Ladestelle Oberbrand für den Personenverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen, die Station Joachimsthal für den Gesammtverkehr zur Eröffnung.

Pilsen, im December 1896.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung eines Zuflusscanals und eines Brunnens für die Wasserversorgungs-Anlage auf der Rohan'schen Insel in Prag: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines neuen Zuflusscanals und eines neuen Brunnens für die Wasserversorgungs-Anlage auf der Rohan'schen Insel in Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.161/IV ex 1896.]

— (Errichtung von Signalhütten bei den Wächterhäusern Nr. 118, 185 und 187.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Errichtung von Signalhütten bei den Wächterhäusern Nr. 118, 185 und 187 der Linie Wien—Bodenbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.125/IV ex 1896.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Herstellung einer Zugbarrière nächst der Station Kunowitz: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Zugbarrière bei der Niveauübersetzung in km 101·144 nächst der Station Kunowitz den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.054/IV ex 1896.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken und Anbringung von Läutewerken an diesen Schranken.) Die k. k. Landesregierung für Kärnten hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project der Umgestaltung der Handschranken in km 68·136 und km 92·363 in Zugschranken und Ueberstellung der Antriebsvorrichtung für den Zugschranken in km 92·835 zum Wächterhause Nr. 66 der Linie Marburg—Franzensfeste unter gleichzeitiger Anbringung von automatischen Läutewerken bei diesen drei Schranken im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.464/IV ex 1896.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Eisenbahn Sopron-Pozsony (Oedenburg-Pressburg) und deren Flügelbahn Sércz—Szent-Margita. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" vom 9. December 1896 u. ff. publicirt die mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 15. November 1896, Z. 70.718, erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Baues und Betriebes der projectirten Localbahn Sopron-Pozsony und deren Flügelbahn Sércz—Szt.-Margita (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1895), Concessionäre dieser Eisenbahnlinien sind Josef Haller und Mathias Laschober. Die beiden Endpunkte der Hauptlinie sind

die kgl. Freistädte Sopron und Pozsony (Station Pozsony-Ujváros [Pressburg-Neustadt]), obzwar der Bau der neuen Linie nur von der Station Vulka-Pordány der Linie Győr—Sopron—Ebenfurth aus bis zur Station Ligetfalu der Linie Pozsony-Ujváros—Szombathely der Transdanubischen Localbahn auszuführen ist, während im Bereiche der Theilstrecken Sopron—Vulka-Pordány und Ligetfalu—Pozsony der Péagebetrieb eingeführt wird. Die Flügelbahn Sércz—Szent-Margita wird von der zukünftigen Station Sércz der Hauptlinie abzweigen und über Oszlop nach Szent-Margita führen. Das effective Gesammt-Baucapital für die im Sinne der G.-A. XXXI ex 1880 und IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linien Vulka-Pordány—Ligetfalu und Sércz—Szent-Margita ist mit 2,850.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 200.000 fl. auf die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Als Stationen für den Gesammtverkehr, Verladestationen und Haltestellen sind zu errichten:

A) Auf der Strecke Vulka-Pordány—Pándorf:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende gemeinsame Station Vulka-Pordány der Linie Győr—Sopron—Ebenfurth;
2. Kis-Márton (Eisenstadt), Station für den Gesammtverkehr;
3. Sércz, Station wie 2 und Abzweigestation;
4. Fertö-Major, Haltestelle für den Verkehr von Personen, Reisegepäck und Frachten in Wagenladungen;
5. Feheregyháza, Station für den Verkehr von Personen und Gepäck und Verladestation für Eil- und Frachtgüter in Wagenladungen;
6. Feketeváros, Station wie 2 und Wasserstation;
7. Székeskut, Verladestation wie 5;
8. Neszider (Neusiedl am See), Station wie 2;
9. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende gemeinsame Station Pándorf der Hauptlinie Budapest—Bruck a/L.

B) Auf der Strecke Pándorf—Ligetfalu:

10. Moson (Wieselburg)-Ujfalu, Station wie 2;
11. Gáta, Station wie 2;
12. Körtvélyes, Station wie 2 und Wasserstation;
13. Köpcseny, Station wie 2;
14. Durvay, Haltestelle wie 4;
15. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende gemeinsame Station Ligetfalu der Linie Pozsony-Ujváros—Szombathely.

C) Auf der Flügelbahn Sércz—Szent-Margita:

16. Oszlop, Haltestelle wie 4;
17. Szent-Margita, Station wie 2.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 1. December 1896, Z. 75.279/III, dem Einwohner von Hencse Béla Marffy, dem Einwohner von Németlad Grafen Koloman Feszteticz und dem Einwohner von Hadarkút Alexander Mozsony die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Kaposvár der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Kaposvár—Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese, sowie die in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen Kaposvár-Mocsolad und Kaposvár — Fonyód-Fürdötelep über Szenna, Szelicz-Kisfalud, Hadarkút, Hencse, Alsó-Tapazd, Magyar-Lad, Német-Lad, Homok-Szent György und die Gemarkung der Gemeinde Szulok in der Station Barcs mit der Linie (Wien—) Wr. Neustadt—Sopron (Oedenburg)—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Barcs—Pakrácz-Lipik in radialer Richtung verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Pécs (Fünfkirchen) - Miholjac-Dolnji. (Ausbaubeschluss.) Die Interessenten der Comitate Baranya und Verőcze (Virovitica in Slavonien) haben im Vereine mit jenen der Stadt Pécs den Beschluss zum Ausbau der projectirten Localbahn Pécs—Miholjac-Dolnji (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1895, Vorconcession Post 3) gefasst. Die projectirte, in radialer Richtung führende Linie wird von der Hauptstation Pécs der Linie Budapest—Uj-Dombovár—Pécs—Üszög—Villány aus diese über Keszü, Regenye, Szöke-Ocsárd, Szava, Viszló, Terehegy, Harkány, Gyüd, Siklós und die Gemarkung der Gemeinde Dráva-Szabolcs mit der dort bereits schiffbaren Drau verbinden und, nach Ueberbrückung derselben, bis Dolnji-Miholjac führen, woselbst sie Anschluss an die nunmehr bis zur Station Noskovci ausgebaute Slavonische Drauthalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1896) finden wird. Die effectiven Baukosten der als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden, 51·4 km langen Linie Pécs—Dolnji-Miholjac sind, mit Inbegriff der mit 1,200.000 fl. präliminirten Draubrücke, insgesammt mit 3,570.000 fl., d. i. per laufendes Bahnkilometer (mit Inbegriff der per Kilometer vertheilten Brückenbaukosten) mit 46.091 fl. und die Beistellungskosten der Fahrbetriebsmittel mit 69.437 fl. bemessen.

Montanbahn im neu erschlossenen Kohlenbergbau-Reviere nächst Tata (Totis). (Ausbau.) Die Direction der Ungarischen allgemeinen Kohlenbergbau-Actiengesellschaft lässt zur Verbindung ihrer im Tataer Reviere neu erschlossenen Grubenbaue (donaurechtsuferseitiger Gebietstheil des Comitates Komorn) mit dem Eisenbahn-Verkehrsnetze eine vom Grubengebiete ausgehende, bis zur Station Tata-Tóváros der Hauptlinie Budapest—Tata-Tóváros—Uj-Szöny—Bruck a. d. L. (—Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende Montanbahn bauen, deren Betrieb voraussichtlich im Monate März 1897 eröffnet werden wird. Als Hauptabsatzgebiet der mit dem Producte der Reviere Esztergom (Gran), Dorogh und Tokod gleichwerthigen Tataer Kohle sind nebst Budapest die südlich und westlich der obgenannten Hauptlinie gelegenen Gebietstheile jenseits der Donau zu betrachten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Kartoffel-Transport zu ermässigten Preisen speciell für die nothleidende Bevölkerung des Comitates Arva). Im Arvaer Comitat hat die diesjährige Kartoffelernte in Folge der vielen Regengüsse so grossen Schaden gelitten, dass die zur Verfügung stehenden Kartoffelvorräthe kaum das dringendste Bedürfniss zu decken im Stande sein werden. Da man nun befürchtet, dass im Winter ein allgemeiner Nothstand eintreten wird, gestattet das Handelsministerium, dass die von einer beliebigen Station der Staatsbahnen zu Nahrungszwecken und zum Zwecke der Aufarbeitung in landwirthschaftlichen Spiritusfabriken in das Arvaer Comitat gelieferten Kartoffeln vom 1. December 1896 bis zur Zurückziehung der Verfügung, spätestens jedoch bis Ende April 1897, auf Grund einer ermässigten Einheitstaxe von 0·15 kr. per 100 kg und 1 km, einer Manipulationsgebühr von 3 kr. per 100 kg und der entsprechenden Transportsteuer verfrachtet werden können. Um Missbräuche zu verhindern, wurde verfügt, dass diese Begünstigung nur für eine bestimmte Quantität und nur von denjenigen in Anspruch genommen werden kann, die eine von dem Verwaltungsausschusse des Comitats Arva ausgestellte Legitimation aufzuweisen vermögen. Aus diesem Anlasse macht sich, wie aus Budapest berichtet wird, in den Einbruchstationen nach Ungarn eine lebhafte Zufuhr von Kartoffeln böhmischer und mährischer Provenienz bemerkbar, die dort auf die Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen übergehen.

— (Namensänderung der Station Komárom-Uj-Szöny.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Name der Station Komárom-Uj-Szöny der Hauptlinie Budapest—Bruck a/L. auf Komárom und der Name Komárom der Endstation der Localbahn Pozsony—Duna-Szerdahely—Komárom auf Uj-Komárom abgeändert wurde.

— (Anschaffung von Locomotiven.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat mit Genehmigung des Handelsministers die Beschaffung von 50 Locomotiven XII. Classe für die in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen beschlossen.

Ausland.

Russland. (Specialwagen für Viehtransporte.) Das russische Verordnungsblatt des Departements für Eisenbahnangelegenheiten veröffentlicht die Resultate des jüngst stattgefundenen XXXV. Congresses der russischen Eisenbahnen, welcher unter Anderem sich auch mit der Frage einer besonderen Wagentype zum Viehtransport beschäftigte. Anlass hiezu gaben die beständigen Klagen der Verfrachter über die den Anforderungen nicht mehr entsprechende Form dieser Fahrbetriebsmittel. Ingenieur E. J. Rykowskoff hat nun in jüngster Zeit eine Wagentype gebaut, die als eine Verbesserung bezeichnet werden muss. Während gegenwärtig ein Wagen, der ja auch zum Transport anderer Güter geeignet sein muss, einen Fassungsraum für 8 Stück Grosshornvieh bietet, stellt Rykowskoff doppelbödige Wagen in zwei Grössen zur Verfügung, nämlich für 32, beziehungsweise 48 Stück Grosshornvieh; somit kann in einem Rykowskoff-Wagen die achtfache Menge Vieh verfrachtet werden. In diesem Wagen finden sich stabile Futterkrippen, Rohre zur Wasseraufnahme und zum Abfluss des gebrauchten Wassers.

Unter den Krippen sind Futterkasten angebracht. Die Seitenwände sind behufs Lüftung des Wagens verschiebbar. Im Wagen befindet sich ein abgeschlossener Raum für Thierbegleiter. Rykowskoff verlangt vom russischen Finanzministerium für den Wagenbesitzer einen Antheil an der Fracht, und dieser wurde ihm im Congress der Eisenbahnverwaltungen im Ausmass von 14½ Kopeken pro Werst und Wagen à 48 Stück gewährt. Für militärische Zwecke findet, nach dem Gutachten der Militärcommission, ein solcher Wagen vorzügliche Verwendung; es können 24 Cavalleristen mit Pferden und ausserdem 110 Mann Platz finden, oder es können 220 Mann Infanterie einwaggonirt werden.

Rumänien. (Lieferungs-Ausschreibung für Locomotiven- und Güterwaggons für die kgl. rumänischen Staatseisenbahnen.) Die kgl. rumänische Eisenbahndirection hat zur Vermehrung ihres Eisenbahn-Rollmateriales sich veranlasst gesehen, eine Offertverhandlung zur Lieferung von 400 Güterwaggons und 120 Personenwaggons auszuschreiben. Gleichzeitig ist die Generaldirection mit der Ausarbeitung einer Lieferungsausschreibung behufs Anschaffung von 36 Locomotiven beschäftigt. Bei diesem Anlasse wird bemerkt, dass zu den Submissionen für Lieferungen für die rumänische Eisenbahnverwaltung nur solche Firmen zugelassen werden, die hiezu eine Einladung erhalten. Die genannte Direction hat eine Liste vertrauenswürdiger und leistungsfähiger Firmen angelegt, welche von jeder Lieferungsausschreibung verständigt werden. Behufs Eintragung in das erwähnte Verzeichniss müssen die fremdländischen Firmen unter Erbringung des Beweises ihrer Leistungsfähigkeit sich durch ihren Vertreter an die Generaldirection der kgl. rumänischen Eisenbahnen wenden.

— (Brückenbauproject.) Es ist nun Aussicht vorhanden, dass die Frage betreffs einer Verbindung des serbischen und des rumänischen Donauufers durch eine Eisenbahnbrücke bereits in nächster Zeit zur definitiven Entscheidung gelange. Dass diese neue Donaubrücke nur bei Turn-Severin, nicht aber, wie ein zweites Project wollte, viel weiter flussabwärts erst bei Gruia den Strom überschreiten müsse, gilt in Rumänien als selbstverständlich. Denn abgesehen davon, dass eine bei Gruia über die Donau gebaute Brücke das serbische Ufer bereits sehr nahe der bulgarischen Grenze erreichen würde, fällt auch zu Gunsten der Brückenanlage zwischen Turn-Severin und Cladova, neben dem Umstande, dass Turn-Severin schon jetzt eine Hauptstation der rumänischen Staatsbahnen ist, die Thatsache schwer in die Waagschale, dass die Stadt Turn-Severin in Folge des Ueberganges der dortigen Schiffswerfte aus dem Besitze der Oesterreichisch-ungarischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in das Eigenthum des rumänischen Staates und der hiedurch bedingten allmäligen Zurückziehung der Interessenten und Arbeiter der österreichisch-ungarischen Schiffahrt- und Schiffbau-Unternehmung vom rumänischen auf das ungarische Gebiet sehr viel von ihrer früheren Verkehrslebhaftigkeit verloren hat. Eine mit Umgehung Turn-Severins aus der kleinen Walachei nach Serbien führende Eisenbahnbrücke würde den wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen der Hauptstadt des Districtes Mehadinz, welche erst seit Beginn der österreichisch-ungarischen Donau-Dampfschiffahrt auf der unteren Donau zu ihrer heutigen Bedeutung heranwuchs, einen neuerlichen grossen Schaden zufügen. Dazu kommt aber noch, dass durch den Bau einer Donaubrücke zwischen Turn-Severin und Cladova nicht nur eines der gefeiertsten Bauwunder des Alterthums, die Trajans-Brücke, in einer freilich den Verhältnissen und Anforderungen unseres Jahrhunderts entsprechenden Weise zu neuem Dasein erweckt würde, sondern dass sogar auch die Fundirungen der alten Trajans-Brücke wenigstens theilweise für den Bau der neuen Donaubrücke verwendet werden könnten. Letzteres ist auch bei einem bereits in allen Details ausgeführten Brückenprojecte der Fall, nach dessen Kostenvoranschlage die Erbauung einer mit einem monumentalen Mittelpfeiler und entsprechenden Portalen an beiden Stromufern ausgestatteten und beiderseits mit Gehsteigen versehenen Brücke acht Millionen Francs erfordern würde. Nach den Seitens der serbischen Regierung gemachten Mittheilungen dürfte die Erbauung einer einfacheren Brücke höchstens sechseinhalb Millionen erfordern. Der Kostenpunkt würde also für Rumänien, das ja doch nur die Hälfte der Kosten zu tragen hätte, nicht allzu sehr in Betracht kommen. Was aber Rumänien vor seinem definitiven Beitritt zu einer mit Serbien abzuschliessenden Brückenbauconvention fordern wird und muss, das sind Garantien dafür, dass nicht allein die serbische Timokthalbahn Cladova—Nisch gebaut, sondern dass auch eine Bahnverbindung von Nisch über Albanien bis an das Adriatische Meer hergestellt wird. Denn erst bei Erfüllung letzterer Bedingung würde der Brückenbau bei Turn-Severin oder überhaupt eine jede directe Brückenverbindung zwischen dem rumänischen und dem serbischen Bahnnetze für Rumäniens Getreideexport eine selbst grössere materielle Opfer rechtfertigende Bedeutung erhalten.

Serbien. (Projectirte Eisenbahn Belgrad-Valjevo.) Wie berichtet, wurde der serbischen Regierung im Namen eines englischen Consortiums ein Offert auf die zu erbauende Localbahn Belgrad-Valjevo überreicht, für welche die Skupschtina eine fünfpercentige Staatsgarantie votirt hat. Die Länge der Trasse beträgt 97·20 km. Die Concessionswerber berechnen die Baukosten der ganzen Linie auf 7,770.000 Frcs., so dass der Staat unter dem Titel der Zinsengarantie für eine Einnahme von 387.500 Frcs. aufzukommen hätte. Andererseits behaupten die Concessionswerber, dass nach den von ihnen angestellten Berechnungen eine Brutto-Einnahme von 600.000 Frcs. zu gewärtigen ist und demnach sowohl die Betriebskosten, als auch die Zinsen für das investirte Capital aus den eigenen Einnahmen der Linie gedeckt würden und die Staatsgarantie gar nicht in Anspruch genommen zu werden braucht. Der Handelsminister hat das Offert der Engländer einer Commission unterbreitet, welche die Ablehnung desselben beantragt, da die Baukosten nahezu doppelt so hoch veranschlagt sind, als sie in Wirklichkeit betragen können. Nach Ansicht der Commission genügt für den Bau dieser Localbahn ein Baucapital von 37.000 Frcs. per Kilometer; für die ganze Linie wären demnach blos 3,985.000 Frcs. und nicht 7,770.000 Frcs, wie dies die Engländer berechnet haben, erforderlich. Dementsprechend würde sich auch die Zinsengarantie von 387.000 Frcs. auf 199.270 Frcs. reduciren.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Berenice" von Triest nach Santos.) Dieser Dampfer von 1628 Tonnen Gehalt ist am 5. November ohne Passagiere und mit 666 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 50 Colli Bier, 61 Colli Papier, 10 Colli Muster; nach Bahia 200 Colli Mehl, 5 Colli Papier, 40 Colli Stahl; nach Rio de Janeiro 10.000 Colli Meersalz, 22 Colli Möbel, 40 Colli Papier, 1 Collo Baumwollwaaren, 300 Colli Gemüse, 45 Colli Liqueure, 20 Colli Roggen, 1 Collo Pistazien, 63 Colli Muster, 10 Colli Esswaaren, 1 Collo Glaswaaren; nach Santos 1 Collo Papier, 2 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Maschinen, 1 Collo Marasquin; nach Genova 200 Colli Zimmt. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 25.594 Gulden ö. W.

Fiumaner Hafenverkehr. (Export im Monate October 1896). Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge war der Export per mare im Monate October ein sehr intensiver, da die Zuzüge von allen Artikeln — mit Ausnahme von Gerste, in welcher der Verkehr stark nachgelassen hat — fortwährend starke sind, ganz besonders in Zucker, Mehl und Pflaumen, die heuer weit grösser sind als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Unterbringung der Sendungen begegnet nunmehr ernstlichen Schwierigkeiten, da die Seeverfrachtungen nicht so rasch vor sich gehen, als es im Interesse einer regelmässigen Verkehrsabwicklung gelegen ist. Insbesondere lagern hier grosse Quantitäten an Zucker, so dass man genöthigt war, die Herandirigirung — wegen Platzmangels — periodisch zu sistiren. Ueber die Details des Verkehrs dienen folgende Daten: Die Zufuhren per Bahn betrugen im October: 1203 Waggons Mehl, 83 Waggons Gerste, 140 Waggons Weizen, 228 Waggons Fisolen, 164 Waggons Pflaumen, 1104 Waggons Zucker, (wovon 983 Waggons aus ungarischen Stationen), 10 Waggons Sprit. Nach den westlichen Auslandshäfen wurden im October verladen: 86.120 q Mehl (gegen 69.770 q im October 1895), wovon 63.430 q nach Grossbritannien, 6950 q nach Frankreich, 9270 q nach Brasilien, 300 q nach Italien, 6170 q nach Belgien-Holland; 15.000 q Gerste (gegen 5780 q), wovon 7670 q nach Grossbritannien, 5500 q nach Belgien-Holland, 1310 q nach Italien, 510 q nach Frankreich; 23.060 q Fisolen (gegen 35.460 q), wovon 7870 q nach Holland-Belgien, 2170 q nach Grossbritannien, 2475 q nach Italien, 10.341 q nach Frankreich, 110 q nach Tripolis; 28.500 q Pflaumen (gegen 6080 q), wovon 5720 q nach Holland-Belgien, 22.140 q nach Grossbritannien, 630 q nach Italien; 16.300 q Zucker (gegen 28.080 q), wovon 16.200 q nach Italien, 90 q nach Tripolis. Nebenbei bemerkt, waren auch die Verladungen im Vormonate nach der Levante und den ostasiatischen Gebieten an Zucker ziemlich umfangreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des III. Nachtrages zu den vom 1. August 1896 giltigen reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1897 gelangt der vorbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Abänderung des Haupttarifes und des II. Nachtrages.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie im Wege der Stationen zum Preise von 5 kr. österr. Währ. erhältlich.

Wien, am 29. December 1896. [1]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Erweiterung der Giltigkeit des im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894, bezw. in dessen Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 18 E und F.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1897 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 18 E (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art zur Ausfuhr über See etc.) und F (Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar: Stab- und Façoneisen zur Ausfuhr über See etc.) auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in Altona mit der Bestimmung nach Dänemark, Schweden und Norwegen zur Umexpedition gelangen.

Wien, am 30. December 1896. [2]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Aenderung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 1. December 1896, Seite 2352 [886] verlautbarte neue Tarif für den angeführten Personen- und Gepäcksverkehr tritt erst am 1. Februar 1897 in Kraft.

Wien, am 30. December 1896. [3]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung eines Berichtigungsblattes zu dem ab 1. Juni 1896 giltigen Tarife für den directen Personen- und Gepäckverkehr.

Mit 1. Jänner 1897 gelangt das angeführte Berichtigungsblatt zur Einführung.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 31. December 1896. [4]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Preussischer Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr, Vieh- etc. Verkehr der Preussischen Staatsbahnen mit den Oberhessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen und den angrenzenden Privatbahnen. Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Vieh- etc. Verkehr. Mitteldeutscher Vieh- etc. Verkehr. Hanseatisch-Ostdeutscher Vieh- etc. Verkehr. Reichsbahn-Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr. Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Güterverkehr für Gruppe II der Preussischen Staatsbahnen. (Verkehr mit Breslau, Viehhof.) In Abänderung einer bezüglichen früheren Bekanntmachung wird zur Kenntniss gebracht, dass nach und von Breslau, Viehhof, nur solche Sendungen zur Beförderung gelangen, welche an die Verwaltung des Breslauer städtischen Schlacht- und Viehhofes oder an solche Interessenten, denen die Beförderung auf dem städtischen Anschlussgeleise gestattet ist, gerichtet sind oder von denselben aufgegeben werden. Dementsprechend sind Sendungen nach Breslau, Viehhof, entweder an die vorgenannte Schlachthof-Verwaltung oder an die betreffenden Interessenten zu adressiren.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif Nr. 7, Theil I. (Einführung des V. Nachtrages.) Zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarife für Getreide, Oelsamen u. s. w. wird der V. Nachtrag eingeführt. Er enthält ausser bereits veröffentlichten neuen Frachtsätzen und Berichtigungen billige directe Getreide- etc. Frachtsätze von den Südostbahnstationen von Lissitschansk bis Lomowatka nach Königsberg, Memel und Pillau über Kupjansk—Wirballen statt der bestehenden theureren über Kramatorskaja, giltig vom 3./15. December alten/neuen Stils 1896. Ferner enthält der Nachtrag die Bestimmung, dass in Folge Erhöhung des Lademasses für verschiedene Güter im inneren Verkehre Russlands auch die in vorgenanntem Tarife angegebenen directen Frachtsätze für mindestens 10.000 kg (610 Pud) pro Wagen vom 20. Jänner alten/1. Februar neuen Stils 1897 nur dann gelten, wenn Getreide etc. in Mengen zu mindestens 12.300 kg (750 Pud) pro Wagen aufgegeben und die entsprechend höhere Fracht gezahlt wird. Ausgeschlossen von dieser Verkehrsbeschränkung bleiben die Artikel Hanfsaat, Mohn, Sonnenblumensamen, Baumwollsamen, Mohnköpfe und Sonnenblumenköpfe, sowie Kleie und Malz. Druckabzüge des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 7.) Mit Giltigkeit vom 30. November alten, 12. December neuen Stils 1896 wurden die neu eröffneten Stationen der russischen Südostbahnen auf der Charkow-Balaschower Zweiglinie Worobjewka und Kalatsch-Sloboda in den directen Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7 für Getreide, Oelsamen, Mühlenfabrikate u. s. w. nach Königsberg, Memel und Pillau über Lisky—Woronesch—Bachmatsch—Wirballen und über Lisky—Gräsi—Gomel—Wirballen aufgenommen.

Ostdeutscher Privatbahn-Gütertarif. (Einführung des Nachtrages I zum Heft Nr. 1.) Am 15. December 1896 gelangte zum vorgenannten Tarif der Nachtrag I zum Heft Nr. 1 zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Ergänzung des „Verzeichnisses der Ausnahmetarife".
2. Ergänzung der „Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger".
3. Aenderungen und Ergänzungen des „Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen".
4. Aenderungen und Ergänzungen des „Kilometerzeigers".
5. Aenderungen und Ergänzungen der „Tariftabellen und Ausnahmetarife". (Einführung des Ausnahmetarifes 4 c für Rübenerde zum Düngen im Verkehr mit den Stationen der Alt-Damm-Kolberger und Breslau-Warschauer Eisenbahn.)
6. Sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1 (Verkehr mit Bayern) vom 1. Juni 1892. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 20.) Mit Wirksamkeit vom 9. December wurde der Ausnahmetarif 20 für die Beförderung von Hammer- etc. Schlacken zum Hochofenbetriebe — Seite 9 des Nachtrages VI — auf den Artikel „Frischfeuerschlacken" ausgedehnt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1	Südbahn-Gesellschaft	Königlich Bayerischen Staatsbahnen	Güter der Stückgut-Classen I [1]) und II [2]), dann Käse [3]) als Stückgut, ferner Güter aller Art [4]) und Käse [5]) in Ladungen à 5000 kg	Blaichach	Triest und Fiume sowie umgekehrt	Die Sendungen müssen ab München C.B. nach Triest, resp. Fiume, bezw. ab Triest, resp. Fiume nach München C.B. nachweislich in Sammelladungen von 10.000 kg pro verwendeten Wagen Beförderung finden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung neuer Tarife für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr, rücksichtlich der Transportstrecke Triest—, bezw. Fiume—München C.B. und umgekehrt, bezw. Localtarif der königl. Bayerischen Staatsbahnen, rücksichtlich der Strecke ab München C.B. nach den nebenbezeichneten bayerischen Stationen und umgekehrt	[1]) [2]) [3]) 58·97 [4]) 50·20 [5]) 50·20	45·48 45·48 44·68 41·16 40·36	13·49 13·49 14·29 9·04 9·84	Im Rückvergütungswege	a) In der Richtung nach Triest oder Fiume gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin oder Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, von der Aufgabs-Station nach München C.B., auf welchen Frachtbriefen von Seiten der Güterexpedition in München C.B. die Weiterbeförderung in Sammelladungen nach Triest oder Fiume amtlich bestätigt erscheint. b) In der Richtung von Triest oder Fiume gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen von Seiten der Güter-expedition in München C.B. die Ankunft in Sammelladungen von Triest oder Fiume und die Weiterbeförderung nach der Bestimmungsstation amtlich beglaubigt erscheint.	Die betreffenden Documente ad a) und b) sind längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die General-Direction der königl. bayerischen Staatsbahnen in München, welche Verwaltung die Rückvergütung leistet, in Vorlage zu bringen
				Hergatz					[1]) [2]) [3]) 60·57 [4]) 51·19 [5]) 51·19	36·47 36·47 35·67 35·23 34·43	24·10 24·10 24·90 15·96 16·76			
				Immenstadt					[1]) [2]) [3]) 57·12 [4]) 49·09 [5]) 49·09	43·75 43·75 42·95 40·05 39·25	13·37 13·37 14·17 9·04 9·84			
				Kempten					[1]) [2]) [3]) 54·15 [4]) 47·24 [5]) 47·24	46·59 46·59 45·79 41·78 40·98	7·56 7·56 8·36 5·46 6·26			
				Memmingen					[1]) [2]) [3]) 51·93 [4]) 45·88 [5]) 45·88	46·10 46·10 45·30 41·53 40·73	5·83 5·83 6·63 4·35 5·15			
				Oberreitnau					[1]) [2]) [3]) 62·55 [4]) 52·43 [5]) 52·43	34·25 34·25 33·45 33·75 32·95	28·30 28·30 29·10 18·68 19·48			
				Oberstaufen					[1]) [2]) [3]) 59·46 [4]) 50·45 [5]) 50·45	41·41 41·41 40·61 38·69 37·89	18·05 18·05 18·85 11·76 12·56			
				Röthenbach b. L.					[1]) [2]) [3]) 61·19 [4]) 51·56 [5]) 51·56	39·55 39·55 38·75 37·58 36·78	21·64 21·64 22·44 13·98 14·78			
				Schlachters					[1]) [2]) [3]) 61·81 [4]) 51·93 [5]) 51·93	34·99 34·99 34·19 34·25 33·45	26·82 26·82 27·62 17·68 18·48			
				Sonthofen					[1]) [2]) [3]) 59·46 [4]) 50·45 [5]) 50·45	46·10 46·10 45·30 41·53 40·73	13·36 13·36 14·16 8·92 9·72			
									Francs pro Tonne = 1000 kg					

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt: von der	3 Die Publication erfolgt: und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	5 Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
2	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Bács-Bodrogher Localeisenbahn	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten		Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897		Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer			Im Kartirungswege		
				Beska				Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1895	262	229	33			
				India					259	229	30			
				Karlócza					264	215	49			
				Kukujevci-Erdöveg					239	227	12			
				Martinci					245	221	24			
				Mitrovicz					248	207	41			
				Mitrovicz-Szávapart					248	207	41			
				Pétervárad					267	215	52			
				Pudinci					257	227	30			
				Ruma					251	221	30			
				Sid					236	231	5			
				Uj-Pázua					260	239	21			
				Ujvidék					267	215	52			
				Verbasz-Kula					277	245	32			
				Zimony					260	253	7			
				Vogány				Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	217	—			
				Ada						229	—			
				Bács-Petrovoszello										
				Moholy										
				Ó-Becse										
				Zenta										
				Bács-Martonos						233	—			
				Ó-Kanizsa										
3	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten		Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895	Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer			Im Kartirungswege		
				Algyö					277	253	24			
				Detta					310	287	23			
				Gyertyámos					297	257	40			
				Hódmező-Vásárhely					279	263	16			
				Mokrin					287	269	18			
				Nagy-Kikinda					289	257	32			
				Nagy-Szt. Miklós					289	275	14			
				Orczyfalva					307	277	30			
				Oroszlamos					282	259	23			
				Ó-Bessenyö					287	269	18			
				Perjámos					294	285	9			
				Sárafalva					292	281	11			
				Szeged					274	239	35			
				Szeged Rokus					274	249	25			
				Szöreg					277	249	28			
				Sztamora-Moravicza					312	293	19			
				Temesvár-Gyárváros					304	257	47			
				Temesvár-Józsefváros					304	257	47			
				Topolovecz					309	281	28			
				Valkány					284	263	21			
				Varjas					297	291	6			
				Versecz					315	303	12			
				Vojtek					309	281	28			
				Zsombolya					294	257	37			
4	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Zenta	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungar.-Adriat. Eisenb.-Verb., Heft 2 vom 1. Jänner 1895	301	269	32	Im Kartirungswege		
									Heller pro 100 kg incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
5	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Samac loco	Triest	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	221	197	24	Im Kartirungswege		
				Samac Saveufer					225	197	28			

In dem für Samac Saveufer ausgewiesenen Satze ist die Benützungsgebühr für das Ufergeleise bereits enthalten. Dieser Satz gelangt nur für in Samac loco aufgegebene Sendungen zur Anwendung, und müssen daher dieselben mit Landfuhrwerken zugeführt werden, bezw. mit Schiffen anlangen und aus diesen in die Eisenbahnwagen umgeladen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
6	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Spiritus (mit überseeischer Bestimmung)	Budapest-dunaparti-teher-pályaudvár	Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Verschiffung der betreffenden Sendungen hat spätestens binnen drei Monaten nach deren Anlangen in Fiume zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zu den Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifen	186	138	48	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Spiritusfabrik als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, sowie der auf dieselbe Fabrik als Neuaufgeberin lautenden und die überseeische Weiterverfrachtung nachweisenden Schiffsdocumente (Connossements), welche bis spätestens Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b) einzureichen sind	Die diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Spiritusfabriken haben vor Beginn der Transporte die vertragsmässige Verpflichtung zu übernehmen, ihre sämmtlichen Spiritussendungen überseeischer Bestimmung ausschliesslich via Fiume zu befördern. Die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen behalten sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung nach eigenem Ermessen zu controliren
				Budapest S.B.					186	132	54			
				Budapest-Lipótváros					196	138	58			
				Budapest-nyugoti-pályaudvár					196	138	58			
				Ó-Buda-filatorigát					186	138	48			
									Heller pro 100 kg incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer					
7	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Butter	Budapest-dunaparti-teher-pályaudvar	Fiume	a) Bei Aufgabe unter 5000 kg b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg } pro Wagen und Frachtbrief. c) 10.000 kg } Die Sendungen müssen von Fiume per mare weiter befördert werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ungar.-Adriatischer Verbandstarif, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	ad a) Die Sätze der Classe II ad b) und c) Die Sätze des Ausnahmetarifes III	ad a) Die Sätze der Classe A ad b) Die Sätze der Classe A minus 10 pCt. ad c) Die Sätze der Classe B	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Partei als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine und der die überseeische Weiterverfrachtung nachweisenden Schiffsdocumente (Connossements), welche bis spätestens Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b) einzureichen sind	
				Budapest-Józsefváros										
				Budapest-Lipótváros										
				Budapest-nyugoti-pályaudvár										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
8	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Borkalk (Boraxkalk)	Triest S.B.	Budapest-kiterö	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Verbandtarife	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Jänner 1895	310	220	90	Im Kartirungswege		
				Fiume	Budapest-kiterö				292	200	92			
				Triest S.B. und Fiume	Budapest S.B. Budapest-Kelenföld transit				286	196	90			
									Heller pro 100 kg inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer					
9	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Zenta	Triest S.B.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** In dieses Quantum werden auch jene Sendungen nebiger Artikel einbezogen, welche ab Zenta nach Brčka, Brod, Bosna-Brod, Sziszek, Zágráb M.Á.V., Zágráb S.B., Károlyváros, Doboj, Dolnja-Tuzla, Sarajevo und Fiume verfrachtet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft 2 vom 1. Jänner 1895	301 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	251 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	50 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	Im Rückvergütungswege	Gegen auf Reclamanten als Absender lautende Original-Frachtbrief-Duplicate, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, und welche spätestens bis Ende März 1898 an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest einzusenden sind	
10	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Eszék	Fiume	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** In dieses Quantum werden auch jene Sendungen einbezogen, welche ab Eszék nach Brčka, Brod, Bosna-Brod, Sziszek, Zágráb M.Á.V., Zágráb S.B., Károlyváros, Doboj, Dolnja-Tuzla und Sarajevo verfrachtet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895, Theil II, Heft 1	190 Heller	178 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf Reclamanten als Absender lautende Original-Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1898 an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf die Frachtbegünstigung erlischt	
									incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer					

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
11	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Eszék alváros	Fiume	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** In dieses Quantum werden auch jene Sendungen nebiger Artikel einbezogen, welche ab Eszék alváros nach Bréka, Brod, Bosna-Brod, Sziszek, Zágráb M.A.V., Zágráb S.B., Károlyváros, Doboj, Dolnja-Tuzla und Sarajevo verfrachtet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895, Theil II, Heft 1	190 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	178 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf Reclamanten als Absender lautende Original-Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1898 an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf die Frachtbegünstigung erlischt	
12	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Knochenleim	Budapest dunaparti teherpályaudvar	Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1895	292	200	92	Im Kartirungswege		
					Triest				310	220	90			
				Budapest-Lipótváros	Triest				320	230	90			
					Fiume				302 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	210 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	92 Heller			
13	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Benzin, rohes, aus Erdöl erzeugt (Petroleum-Naphtha)	Budapest-Ferenczváros	Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	206	126	80	Im Kartirungswege		
				Budapest Kiterö					206 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	126 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	80 Heller			
14	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Pflaumen und Zwetschken, getrocknete, und Pflaumenmus (Powidl, Lekvar)	Budapest-fővárosi közraktárak	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895	238	220	18	Im Kartirungswege		
					Fiume				220 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	202 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	18 Heller			
15	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Gespaltenes amerikanisches Pechkieferholz	Triest S.B.	Kis-Bocskó	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895, bezw. Localtarif	477 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	351 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	126 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Durchführung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
16	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen	Frachtgüter aller Art (mit Ausnahme feuergefährlicher und explodirbarer)	Dolnja-Tuzla	Triest S. B. und vice versa	a) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten; b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad c) Rücksichtlich der Strecken der k. und k. Bosna-Bahn per Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) — b) 440 c) — Heller incl. Manip.-Gebühr und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Sarajevo						a) 472 b) 422 c) 392 Heller incl. Manip.-Gebühr und ungar. Transportsteuer				
17	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Mehl (mit der Bestimmung nach England und Brasilien, sowie nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)	Zágráb M.Á.V. / S.B.	Fiume	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief; 2. die Mehlsendungen müssen spätestens binnen drei Monaten nach deren Anlangen in Fiume nach den in der 4. Rubrik genannten Häfen verschifft werden. Die in Fiume eventuell vorzunehmende Umpackung in Fässer hat auch innerhalb dieser Zeit zu erfolgen; 3. die kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen behalten sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in der 4. Rubrik genannten Häfen, sowie deren Identität im eigenen Wirkungskreise zu controliren und diesbezüglich die erforderlichen Massnahmen zu treffen; 4. die nach Brasilien bestimmten Mehlsendungen sind mit den Dampfern der „Adria", „Lloyd" oder „Cunard-Line" zu verschiffen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	89 Heller	62 Heller	27 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Agramer Mühle als Aufgeberin lautenden und die nach Fiume erfolgte Verfrachtung nachweisenden Original-Frachtbriefe und Duplicate, sowie der auf dieselbe Mühle als Neuaufgeberin lautenden und die Verschiffung nach den in der 4. Rubrik genannten Häfen nachweisenden Original-Schiffsconnossements, welche für die nach Brasilien bestimmten Sendungen von der „Adria", dem „Lloyd" oder der „Cunard-Line" ausgestellt sein müssen. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C III b) einzureichen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
17	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mehl (mit der Bestimmung nach England und Brasilien, sowie nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)	Budapest dunap. t. p. u.	Fiume	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Die Mehlsendungen müssen spätestens binnen drei Monaten nach dem Anlangen in Fiume nach den in der 4. Rubrik genannten Häfen verschifft werden. Die in Fiume eventuell vorzunehmende Umpackung in Fässer hat auch innerhalb dieser Zeit zu erfolgen. 3. Die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen behalten sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in Rubrik 4 angeführten Häfen hinsichtlich der Identität der Sendungen und im eigenen Wirkungskreise zu controliren und diesbezüglich die erforderlichen Massnahmen zu treffen. 4. Die nach Brasilien bestimmten Mehlsendungen sind mit Schiffen der „Adria", des „Lloyd" oder der „Cunard Line" zu expediren	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	186	106	80	Im Rückvergütungswege	Gegen die die Verfrachtung nach Fiume nachweisenden, auf eine Mühle, respective bei Provenienz aus Budapest auf den Landes-Mühlenverband als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe und Frachtbrief-Duplicate, weiters gegen die auf dieselbe Mühle, resp. auf den ungar. Landes-Mühlenverband als neuerliche Aufgeber lautenden, die Verschiffung nach den in Rubrik 4 angeführten Häfen nachweisenden Original-Schiffsconnossements, welche hinsichtlich der nach Brasilien bestimmten Sendungen Seitens der Schiffahrts-Unternehmungen der „Adria", des „Lloyd" und der „Cunard Line" ausgefertigt sein müssen. Obige Documente sind bis spätestens Ende März 1898 bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) einzureichen	
				Budapest S.B.					180	100	80			
				Budapest-Lipótváros					196	106	90			
				Budapest nyug. p. u.					196	106	90			
				Ó-Buda-Filatorigát					186	106	80			
				Eszek und Eszekalváros					190	110	80			

1. Auf diese Begünstigung können nur solche Mühlen Anspruch erheben, welche sich vorher vertragsmässig verpflichtet haben, während der Dauer der Begünstigung sämmtliche nach den in Rubrik 4 angeführten Häfen zu verfrachtenden Mehlsendungen ausschliesslich über Fiume zu instradiren. Die Einhaltung dieser Bedingung kann die kgl. Ungar. Staatseisenbahn nach eigenem Gutdünken controliren.
2. Für die diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Mehlsendungen kann keinerlei anderweitige Rückvergütung beansprucht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
19	Südbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Traubenzucker, Stärkezucker, Traubenzucker-Syrup und Stärkezucker-Syrup	Popräd-Felka	Triest S.B.	Bei Frachtzahlung für mindest. a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 525·6 b) 405·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Iglo						a) 510·8 b) 390·2 Heller incl. Mgb. u. ungar. Transp. Steuer				
20	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Bosn.-herzegov. Staatsbahnen	Ermässigte Eilgüter	Triest S.B.	Sarajevo	Unter Einhaltung der Bestimmungen der Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. Ung.-Adriatischer Verbandstarif, Heft 2	Directer Frachtsatz besteht nicht	1030 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
21	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben	Barcs (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach Peri und Bayern, welche von Jassenovać, Brod, Bosna-Brod, Samać, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren	Peri *)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakraczer Bahn in Barcs einlangen. *) Der Frachtsatz für Peri gelangt nur für Sendungen zur Anwendung, welche nach westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia gelegenen Stationen bestimmt sind. **) Nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen und nach Passau werden die nebenstehend unter a) angeführten Nachlässe, bezw. der unter a) angeführte ermässigte Frachtsatz nur für per Schiff via Drauek nach Barcs gelangte Sendungen, die unter b) angeführten Nachlässe, bezw. der zugestandene Frachtsatz unter b) für von westlich Drauek und mittelst der Barcs-Pakraczer Bahn nach Barcs gelangte Sendungen gewährt.	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Francs 27·90 per Tonne = 1000 kg	Francs 17·90 per Tonne = 1000 kg	Francs 10 per Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. der Bahnfrachtbriefe nach Barcs, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1897 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
					Folgenden Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen **)			Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. August 1893 (Frachtsätze der Abtheilungen b und c)	Verschieden	Verschieden	Mark per 100 kg a) b)			
					Augsburg, Dachau, Günzach, Mittersendling, München C.B., München O.B., München S.B., Neuulm und Penzberg						a) 0·64 b) 0·39			
					Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miessbach und Rosenheim						a) 0·64 b) 0·26			
					Donauwörth und Nördlingen						a) 0·64 b) 0·52			
					Freilassing, Teisendorf und Traunstein						a) 0·38 b) 0·30			
					Freising						a) 0·58 b) 0·58			
					Röthenbach b. Lindau						a) 0·54 b) 0·36			
					Kempten						a) 0·60 b) 0·38			
					Kulmbach und Probstzella						a) 0·58 b) 0·48			
					Landshut						a) 0·51 b) 0·51			
					Lichtenfels und Meiningen						a) 0·61 b) 0·52			
					Marktl						a) 0·45 b) 0·35			
		K. k. Oesterr. Staatsbahnen			Passau **)			Localtarife		a) 77·5 b) 80 kr. ö. W. per 100 kg incl. ungar. Steuer und incl. Aufladegebühr	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
22	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben	Barcs (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind Sendungen, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samač, Brčka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrovic stammen	Stationen der Französischen Ostbahn, ferner nach Bregenz transit und Buchs transit, mit der Bestimmung nach Südfrankreich; Den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarife, Theil IV, 2. Heft enthaltenen Stationen; Den im Süddeutsch-Oest.-Ungar Verbandstarife, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakraczer Bahn in Barcs einlangen	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Oest.-Ung.-Franz. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. Juli 1894, bezw. Oest.-Ung.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie 2); Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie 2); Südd.-Oest.-Ung. Verbandstarif, Theil IV, Tarifheft Nr. 2, vom 1. October 1887 (Frachtsätze der Abtheilungen b) und c)	Verschieden	Verschieden	Frcs. 5·50 pro Tonne 1000 kg, bezw. 55 Centimes pro 100 kg; 45 Centimes pro 100 kg; Mark 0·45 pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. die Bahnfrachtbriefe nach Barcs, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1897 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
23	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ziegel der Pos. Z—1 des Tarif-Theiles I	Frättingsdorf	Bozen-Gries	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	100·7		Im Kartirungswege		
				Neubau-Kreuzstetten						98·9 kr. inclus. Mgb.				
									Heller					
24	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement	Markt-Tüffer	Pola	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	116	90	26	Im Kartirungswege		
				Trifail					110	82	28			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
25	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Pitch-Pine- (Pechkiefer-) Holz	Triest und Fiume	Augsburg München C.B. München O.B. München S.B. Nürnberg C.B. Nürnberg O.B.	Unter Anwendung der im Tarife für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr für Pitch-Pine-Holz bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen festgesetzten Bestimmungen	Vom 1. Janner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888	41·08 34·03 33·36 33·66 48·75 48·98 Francs pro Tonne 1000 kg	27·83 24·49 23·98 24·21 35·63 35·86	13·25 9·54 9·38 9·45 13·12 13·12	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
26	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz, aussereuropäisches, als: Mahagony-, Teak- und Walnussholz, amerikanisches	Triest und Fiume	Augsburg München C.B. München O.B. München S.B. Nürnberg C.B. Nürnberg O.B.	Unter Anwendung der im Tarife für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888, bezw. in den Nachträgen zu diesem Tarife für fragliche Holzgattungen bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen festgesetzten Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Specialtarif I/b des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1883	41·08 37·61 37·10 37·33 48·75 48·98 Francs pro Tonne 1000 kg	30·98 27·51 27·00 27·23 38·65 38·88	10·10 10·10 10·10 10·10 10·10 10·10	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
27	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben	Barcs (siehe die speciellen Bedingnisse bezüglich der Provenienz)	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakráczer Bahn in Barcs eingelangt sein. Ausgenommen von der Begünstigung sind jedoch solche Sendungen, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Šamač, Brčka, Gunja, Gunja-szávapart, Mitrowitz und Essegg stammen. Auf Transporte nach der Schweiz und nach Bayern, sowie darüber hinaus findet die Begünstigung nicht Anwendung*)	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Holz von Südbahnstationen nach Wien (Matzleinsdorf) vom 1. April 1892	Verschieden	Für Sendungen, von Belišce oder Miholjac stammend . . . 97 Heller, im Uebrigen . . . 110 Heller incl. ungar. Steuer und incl. Auf- und Abladegebühr	Verschieden	Kartirung		*) Soweit die Begünstigung nach Wien transit Anwendung findet, werden bei Benützung directer Auslandstarife die sich bei Reexpedition in Wien jeweilig ergebenden Gesammtfrachtsätze im Rückvergütungswege auch dann gewährt, wenn bahnämtlich die Instradirung nicht über Wien, sondern über eine andere Route erfolgt

Auf die oben zugestandenen Frachtsätze von 97 h, bezw. 110 h wird bei Auflieferung eines ab Belišce und Miholjac per Schiff oder über Slatina-Teresovac, im Uebrigen aber nur per Schiff nach Barcs zugeführten Minimalquantums von 3000 t à 1000 kg während der Begünstigungsdauer unter Einhaltung der sonstigen vorstehenden Bedingungen im Rückvergütungswege ein weiterer Nachlass von 3 h pro 100 kg für von Belišce oder Miholjac stammende Sendungen, und von 16 h pro 100 kg für die übrigen Provenienzen gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und gegen die die bedungene Zufuhrsart nach Barcs nachweisenden Original-Schiffspapiere, bezw. Bahnfrachtbriefe nach Barcs, welche Documente längstens bis Ende Februar 1898 in Vorlage gebracht werden müssen, geleistet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
28	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Maschinentheile (zerlegte Spinnmaschinen)	Bielitz	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887 mit directen Frachtbriefen nach Stationen der italienischen Gruppe VII (Anlage B zum Nachtrag IV des bezeichneten Tarifes) zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887, bezw. Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bestehen keine directen Frachtsätze	50·31 *) 39·57 **) } Francs pro Tonne — 1000 kg	Verschieden	Kartirung		*) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg **) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief
29	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische	Szabolcs und Grube Trifail	Pola	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen für Zwecke der k. und k. Kriegsmarine, bezw. des k. und k. See-Arsenals in Pola bestimmt sein Die Aufgabe der Sendungen hat auf Grund der Bestimmungen des für die ungarischen Eisenbahnen giltigen Militärtarifes, Abschnitt I, Alinea 1 oder 2 mittelst von der aufgebenden Militärbehörde entsprechend ausgefertigter Frachtbriefe zu erfolgen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die einschlägigen Bestimmungen der Auf- und Abgabsbahn Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	222·8 Heller incl. ungar. Steuer 86 Heller	169 Heller incl. ungar. Steuer 78 Heller	53·8 Heller 8 Heller	Im Kartirungswege		
30	Südbahn-Gesellschaft		Rohschwefel III. Qualität (sogenannten Rohschwefel, terza vantaggiata), unverpackt	Triest S.B. und Fiume	Liesing	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife	172 Heller	150 Heller	22 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Francs pro Tonne 1000 kg					
31	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Theerkohle	Schönbrunn	Pontebba trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Stationen der Gruppen I bis VI auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütertarifes zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	20·43	Variabel	Kartirung		
				Angern	Pontebba trs.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Stationen der Gruppen I bis VI auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütertarifes zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897		15·00	13·50	1·50	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Schönbrunn					20·43	18·34	2·09			
									Heller					
32	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Quarzsand	Dignano	Sagor	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	86	74	12	Im Kartirungswege		Diese Ermässigungssätze finden auch bei Verwendung gedeckt gebauter Wagen Anwendung. Der Nachlass wird zur Gänze von der Südbahnstrecke Divacca—Sagor, bezw. —Hrastnigg getragen
					Hrastnigg				90	78	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
									Heller	Heller	Heller			
33	Südbahn-Gesellschaft		Weizen	I Uj-Szöny	Triest S.B.	a) Bei Auflieferung von mindestens 15.000 metrischen Tonnen an einen Empfänger innerhalb der Begünstigungsdauer b) " " " " 20.000 " " " " " " " " c) " " " " 25.000 " " " " " " " " Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	205	ad a) 171 b) 167 c) 164	34 38 41	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	In die sub a)—c) bezeichneten Quantitäten werden auch jene Sendungen einbezogen, welche von den Stationen Komárváros, Zala-Szt. Iván, Szt. Mihály-Pacsa, Gelse, Berzencze, Góla, Legrád, Mura-Keresztur, Mura-Király und Csáktornya nach Triest S.B. zum Bezuge gelangen
				II Stationen der Strecken Budapest S.B. loco u. trs.—Balaton-Szt. György, Székesfehérvár—Nagy-Igmánd und Lajta Szt. Miklós—Szombathely (exclus. Szombathely)					180	a) 171 b) 167 c) 164	9 13 16			
				III Szombathely, Molnári und Györvár					169	b) 167 c) 164	2 5			
				IV Kanizsa					148	a) 141 b) 137 c) 134	7 11 14			
				V Barcs loco und Barcs transit für Provenienzen von Stationen der Barcs-Pakráczer Bahn und von Stationen der Strecken Barcs—Uzsög—Villány—Baranyavár-Monostor					145	a) 141 b) 137 c) 134	4 8 11			
				VI Babocsa					141	b) 137 c) 134	4 7			
				VII Vizvár					138	b) 137 c) 134	1 4			
				VIII Zákány loco und Zákány trans. für Provenienzen von Stationen der Strecke Zákány—Dombovar—Szt. Lörincz (excl.), sowie von Stationen der Localbahn Somogy-Szobb—Barcs					127	b) 124 c) 122	3 5			
				IX Sziszek loco					123	b) 120 c) 117	3 6			
									incl. ung. Steuer					

Bei den in den Gruppen I—IX angeführten Relationen, sowie bei den Relationen Csáktornya, Mura-Király, Mura-Keresztur, Legrád, Komárváros, Zala Szt. Iván, Szt. Mihály-Pacsa, Gelse, Berzencze und Gola—Triest (S.B.) wird, wenn mindestens der Auflieferungsbedingung ad a) entsprochen ist, für jene Weizenbezüge, welche mit einem gleich grossen Quantum von Mehl in Wagenladungen à 10.000 kg gedeckt werden, welch' letzteres aus ungarischem, via Südbahn bezogenem Weizen erzeugt und nach England, Brasilien oder nach belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen exportirt wurde, ein Refactiesatz von **100 Hellern pro 100 kg inclusive ungar. Steuer** berechnet.

Die Rückvergütung erfolgt gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen, denen bezüglich des zu erbringenden Nachweises über das nach England etc. exportirte Quantum Mehl die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate oder k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach England etc. beizulegen sind

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
34	Südbahn-Gesellschaft		Mehl (mit der Bestimmung nach England oder Brasilien oder nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)	Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen österreichischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft, sowie von Stationen der Wien-Pottendorf Wr. Neustädter Bahn	Triest und Fiume	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Die Mehlsendungen müssen nach der in Triest eventuell erfolgten Umpackung in Fässer binnen drei Monaten nach den in der Rubrik 4 angeführten Häfen zur Verschiffung gelangen. 3. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in der Rubrik 4 genannten Häfen bezüglich der Identität der Sendungen im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	100 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Beischluss der correspondirenden Original-Frachtbriefe, sowie beim Exporte via Triest der vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate oder vom k. k. Hauptzollamt in Triest, bezw. beim Exporte via Fiume der vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach den in der Rubrik 4 angeführten Häfen, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Martonvásár und Velencze					180 Heller incl. ungar. Steuer		80 Heller			
35	Südbahn-Gesellschaft		und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Cilli	Triest S.B. und Fiume	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. 2. Die Mahlproducte müssen innerhalb dreier Monate nach deren Einlangen in Triest S.B. oder Fiume nach England, Brasilien oder nach belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen zur Verschiffung gelangen. 3. Nebige für Weizen, Buchweizen etc. und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	108 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc. und die auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe für die Mahlproducte, denen beim Exporte via Triest die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest, bezw. beim Exporte via Fiume die vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung der Mahlproducte nach England, Brasilien oder nach belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen beizulegen sind, welche Documente längsten drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Stationen der Strecken: Barcs—Légrád, Csaktornya—Budapest loco und transit und Gelse—Szombathely	Cilli									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
36	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren	Budapest-dunaparti-teher-pályaudvár Józseváros Lipótváros nyugoti-pályaudvár Südbahn	Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen per mare weiter befördert werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	Verschieden	134 134 136 136 126 Heller per 100 kg incl. Mgb. und ung. Transportsteuer	— 37 45 45 —	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf reclamirende Partei als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine und der die überseeische Weiterverfrachtung nachweisenden Schiffsdocumente (Connossements), welche bis spätestens Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b) einzureichen sind	
37			Teigwaaren	Budapest-dunaparti-teher-pályaudvár	Fiume	a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg: bei Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg } c) 10.000 kg } pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen von Fiume per mare weiter befördert werden			a) 346 b) 306 c) 306	306 276 186 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	40 30 120			
38			Malz	Budapest-dunaparti-teher-pályaudvár Budapest-fövárosi-közraktárak Budapest-Józsefváros Budapest-nyugoti-pályaudvár Budapest-Lipótváros	Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 1 bestehenden Bestimmungen. Die Sendungen müssen per mare weiter befördert werden			Verschieden	50 Heller Nachlass pro 100 kg von den Sätzen des Specialtarifes 1	Verschieden			
39	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Güter des Specialtarifes 1	Borovo Nemes-Militics Priglevicza-Szt. Iván Puszta-Pó Tura und vice versa	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen u. Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	230 251 242 268 232 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
40	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Papier aller Art der Pos. P-1 des Tarif-Theiles I	Görz	Linz	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 382 } b) 316 } Heller incl Mgb.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
41	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Schnittholz	Krottendorf Voitsberg Oberdorf Köflach Wies	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	86·6 88·7 89·8 91·3 96·3	77 79 80 82 91 Kreuzer incl. Grazer Ueberfuhrgeb.	9·6 9·7 9·8 9·3 5·3	Im Kartirungswege		
42	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Reis, Reisklele und Reisfuttermehl	Triest und Fiume	Kufstein transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr und nach München oder darüber hinaus gelegenen deutschen Stationen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr		Francs 21·33 pro Tonne 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Triest Fiume	Lindau Stadt St. Margarethen Lindau Stadt St. Margarethen	Die Sendungen nach Lindau Stadt, St. Margarethen, Buchs und Bregenz müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893, die Sendungen nach den übrigen Stationen nach den Bestimmungen der Localtarife zur Aufgabe gelangen		Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Heller pro 100 kg 251 297	Verschieden	Kartirung		
				Triest Fiume	Langen und den westlich davon gelegenen Vorarlberger Stationen einschliesslich Buchs, die Stationen Lindau Stadt und St. Margarethen ausgenommen					244 290				
43	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Pakracz-Lipik Sirač Bastaji Daruvár Koncanica-Zdenci Gyulaves	Klagenfurt transit für Sendungen mit der Bestimmung nach Heft und Lölling	**Auflieferung eines Minimalquantums von 15.000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Aufladen auf Kosten der Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife der Südbahn, bezw. der Barcs-Pakraczer Eisenbahn	128 122 118 118 118 118	118 112 108 108 108 108 Heller incl. ungar. Steuer	10 10 10 10 10 10	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
44	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgasfabrikation)	Szombathely Kanizsa	Lajta-Ujfalu loco	Frachzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	47 81 Heller inclus. ungar. Steuer und Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		
45	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cement der Position C—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	St. Johann in Tirol	Innsbruck	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	58 Heller	40 Heller	18 Heller	Im Kartirungswege		
46	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 1)	**1. Stationen der U.St.B.** Apcz-Szántó Bánocz Bánréve Beregszász Beszterczebánya Csap Csány Feled Fülek Garam-Berzencze Halmi Hidas-Németi Homonna Kisvárda Legénye-Mihály Liszka-Tolcsva Losoncz Munkács Nagy-Mihály Nagy-Szöllös Pásztó Perbenyik Putnok Rimaszombat Rozsnyó Sajó-Szt. Péter Salgó-Tarján Sátoralja-Ujhely Selyp Som Szatmár Szegimalom Szomotor Tisza-Ujlak Tornalja Töke-Terebes-Gálszécs Tuzsér Ungvár Vadna Zólyom **2. Stationen der K.O.B.** Von sämmtlichen Stationen	Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893	Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide auf Seite 33—43 des Tarifes		Nachlass von 15 Pfennigen für 100 kg ohne Rücksicht auf die jeweilige Coursdifferenz	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	Pfge. a) b)				
47	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer und mineralische Schmieröle b) Petroleum-Naphtha und Benzin, aus Petroleum destillirt	Pardubitz (St.E.G.)	Bodenbach transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juni 1888, bezw. Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 15. November 1891	26	41 | 45	Differenz gegenüber dem Ausnahmetarife für raffinirtes Petroleum etc. vom 15. November 1891	Im Kartirungswege		Die vorstehenden Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gebracht werden
					Halbstadt transit				18	26 | 29				
					Mittelsteine transit				21	30 | 33				
				Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Tetschen transit			Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883, bezw. Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 15. November 1891	26	41 | 45				
					Reichenberg transit				23	30 | 33				
					Seidenberg transit				28	37 | 41				
					Liebau transit				16	21 | 23				
					Mittelwalde transit				17	23 | 25				
48	Oesterreichischen Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohle	Liebau transito, Mittelwalde transito	Königinhof	Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife und Verzichtleistungsrevers auf jede Achsconcurrenz	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Niederschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889; Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	4·5 Kreuzer ö. W. Noten	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
49	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohblei in Blöcken, Stangen, Mulden und Platten			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der für den Ostdeutsch-Oesterr. Verbands-Gütertarif. Theil II. Heft 1, vom 1. Jänner 1896 giltigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterr. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896		Pfennige		Im Kartirungswege		
				Friedrichshütte	Floridsdorf, Wien Donauuferbahnhof, Marchegg K.F.N.B. und Wien K.F.N.B. loco				142	122	20			
				Karolinengrube O.S.E.					129	113	16			
				Karolinengrube R.O.U.E.					128	114	14			
				Rosdzin					127	113	14			
				Friedrichshütte	Wien K.F.N.B. transito				142	117	25			
				Karolinengrube O.S.E.					129	108	21			
				Karolinengrube R.O.U.E.					128	109	19			
				Rosdzin					127	108	19			
50	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenschlacken etc., dann Schwefelkies, abgeröstet, etc. zum Hochofenbetriebe des Ausnahmetarifes Nr. 59, ferner Eisenerze zum Hochofenbetriebe des Ausnahmetarifes Nr. 57	Wien K.F.N.B. und Floridsdorf K.F.N.B.		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Einhaltung der für den Ostdeutsch-Oest. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 giltigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896		Pfennige		Im Kartirungswege		
					Beuthen O.S.E.				73	70	3			
					Bobrek				72	70	2			
					Borsigwerk				72	69	3			
					Gleiwitz				71	68	3			
					Königshütte (Oberschl.)				73	70	3			
					Laurahütte				72	70	2			
					Ludwigsglück				71	69	2			
					Morgenroth				72	70	2			
					Schwientochlowitz				72	69	3			
					Tarnowitz				75	72	3			
					Zabrze				71	69	2			
51	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel der Pos. Z—1 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Předměřitz		Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende September 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen
					Prag Oe.N.W.B.				25·3	22·3	3·0			
					Wien Oe.N.W.B.				47·3	31·2	16·1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
52	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Rouschtka	Weisskirchen L.B. loco u. trs.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Verschieden	12·5	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Wall.-Meseritsch loco und trs.				6·3	5·3	1·0			
					Krasna				Verschieden	6·5	Verschieden			
				Jablunka	Weisskirchen L.B. loco u. trs.				Verschieden	15·2	Verschieden			
					Wall.-Meseritsch loco und trs.				8·3	7·1	1·2			
				Wsetin	Weisskirchen L.B. loco u. trs.				Verschieden	17·3	Verschieden			
					Wall.-Meseritsch loco und trs.				11·1	9·2	1·9			
					Krasna				Verschieden	9·7	Verschieden			
				Wall.-Meseritsch loco und trs.	Wsetin				11·1	9·2	1·9			
				Rožnau	Krasna				9·1	7·6	1·5			
				Zaschau	Krasna				6·7	5·3	1·4			
			2. Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				Verschieden	12·5	Verschieden			
				bezw. vice versa										
			3. Grubenholz	Wsetin	Weisskirchen L.B. trs.				23·2	14·5	8·7			
			4. Brennholz	Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				16·8	11·9	4·9			
				Rožnau	Neutitschein K.F.N.B.				19·3	14·2	5·1			
				Zaschau	Neutitschein K.F.N.B.				16·9	11·9	5·0			
			5. Sägespäne	Rouschtka	Weisskirchen L.B. loco u. trs.				18·4	11·9	6·5			
					Wall.-Meseritsch transito				6·3	4·1	2·2			
					Neutitschein K.F.N.B.				20·0	11·9	8·1			
			6. Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (excl. Grubenholz), insoweit selbes nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Weisskirchen L.B. loco u. trs.	Rouschtka				18·9	11·8	7·1			
				Wall.-Meseritsch transito	Rouschtka				6·3	5·3	1·0			
				Weisskirchen L.B. loco u. trs.	Wsetin				23·7	14·5	9·2			
				Wall.-Meseritsch transito	Wsetin				11·1	8·3	2·8			
				Wsetin	Rouschtka				8·3	6·3	2·0			
				Rožnau	Rouschtka				14·5	9·3	5·2			
				Zaschau	Rouschtka				11·7	8·3	3·4			

1	3		4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
53	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Papier aller Art zum Export	Wadowice	Dzieditz transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	22·9 kr.	14 kr.	8·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
54	Kaiser Ferdinands-Nordbahn								kr.	kr.	kr.			
			1. Ziegel (Mauer- und Dachziegel), dann Steine der Pos. 8-57 und 8-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Bielitz	Oderberg	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juni 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	11·1	8·2	2·9	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Oderberg als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Aufnahmsbescheinigungen, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Troppau K.F.N.B.					8·6	5·7	2·9			
			2. Kalk	Zabierzow					19·1	16·4	2·7			
				Stauding					7·0	4·2	2·8			
				Chrzanow (Frachtenstation)					15·0	12·1	2·9			
			3. Cement	Szczakowa					17·8	15·0	2·8			
			4. Steine der Pos. 8-59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Bielitz		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			21·1	10·2	10·9			
			5. Holz des Specialtarifes 2						17·8	10·2	7·6			
			6. Thüren, Fenster, Thür- und Fensterstöcke, Beschläge, Fussböden und Fussbodentheile			Auflieferung in jeder Menge			Verschieden	24·5	Verschieden			
						Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue und zur ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Oderberg bestimmt sein								

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
55	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Ustron	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	45·9	40·4	5·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Floridsdorf				45·5	40·4	5·1			
					Jedlesee transit				45·7	40·4	5·3			
					Zellerndorf				46·0	40·5	5·5			
					Haugsdorf				45·3	40·5	4·8			
					Grussbach-Schönau				42·7	40·5	2·2			
					Laa				43·3	40·5	2·8			
					Pernhofen-Wulzeshofen				43·9	40·5	3·4			
56	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	a) Nussdorf transito b) Wien K.E.B. transito c) Wien Südbahnhof transito ad a), b) und c) für Sendungen von oberösterreichischen und steierischen Stationen	Wien Nordbahnhof loco	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen mit von der Ursprungsstation bis Wien Nordbahnhof lautenden Frachtbriefen aufgeliefert und ab da innerhalb dreier Monate mit neuen Frachtbriefen in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nach Russland weiterbefördert werden, wobei die Weiterbeförderung nicht in einer und derselben Sendung erfolgen muss; der Empfänger der in Wien Nordbahnhof anlangenden Sendungen hat hiebei zugleich ab Wien Nordbahnhof bei der Weiterbeförderung nach Russland auf den Frachtdocumenten als Aufgeber zu erscheinen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Gebührentarife für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen vom 1. Mai 1894	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof loco	Frachtsätze nach Wien Nordbahnhof transito	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe bis Wien Nordbahnhof und von der Station Wien beglaubigte Verzeichnisse über die Weitersendung ab Wien Nordbahnhof, welche Verzeichnisse die Kartirungsdaten ab Wien Nordbahnhof, das Gesammtgewicht jeder Sendung, sowie die Specification der einzelnen Colli nach Zeichen, Nummer und Gewicht, für welche die Vergütung in Anspruch genommen wird, enthalten müssen. Die bezeichneten Documente, welche nicht wieder zurückgestellt werden, müssen spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der Colli, für welche das Zugeständniss beansprucht wird, zur Einreichung gebracht werden. Die Beglaubigung der vorerwähnten Verzeichnisse ist stets sogleich bei jeder einzelnen Weitersendung einzuholen [illegible] Gewicht, bezw. auf diejenigen Colli einer Sendung, für welche die Weitersendung nach Russland innerhalb [illegible]zeichneten Frist gar nicht oder nicht in Wagenladungen oder Sammelladungen von mindestens 10.000 kg pro [illegible] nachgewiesen wird, findet das nebenstehende Zugeständniss keine Anwendung. Die entfallende Rückerstattung [illegible] Grund des nebenstehenden Zugeständnisses wird von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
57	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten *)	Czernotin-Keltsch	Weisskirchen L.B. transito	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	6·3	4·0	2·3	Im Kartirungswege		
					Hustopetsch				7·5	5·6	1·9			
					Löschna-Lhotka				9·5	7·1	2·4			
					Krasna				11·1	8·3	2·8			
					Hrachowetz				12·3	9·2	3·1			
					Zaschau				13·5	10·1	3·4			
					Střitesch				14·3	10·8	3·5			
					Rožnau				16·3	12·8	3·5			
					Wall.-Meseritsch				13·2	10·4	2·8			
					Rouschtka				16·0	12·5	3·5			
					Jablunka				18·0	14·5	3·5			
					Wsetin				20·8	17·3	3·5			
					Odrau				19·6	16·3	3·3			
					Jogsdorf				21·6	17·8	3·8			
					Gross-Glockersdorf				23·6	19·3	4·3			
					Wigstadtl				26·0	21·2	4·8			
					Tschirm				27·2	22·4	4·8			
					Schwansdorf				28·8	24·0	4·8			
					Bautsch				31·2	26·4	4·8			
					Fulnek				19·2	16·0	3·2			
			Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete	Ladestelle Steinbruch	Weisskirchen L.B. transito				7·1	6·0	1·1			
					Krasna				9·9	7·9	2·0			

*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Czernotin-Keltsch nach Hrachowetz, Střitesch, Jogsdorf, Gross-Glockersdorf, Tschirm und Schwansdorf ist nur unter der Bedingung gestattet, wenn der Versender zugleich auch im Namen der Empfänger gegenüber der Versandtstation schriftlich erklärt, dass auf die Errichtung von gedeckten Räumen zum Zwecke einer etwaigen Einlagerung der Sendungen in den Empfangsstationen verzichtet wird, sowie, dass die letzteren innerhalb der tarifmässigen Frist vom Wagen auf die Strassenfuhrwerke abgeladen und sofort abgeführt werden, da eine Ablagerung nicht zugestanden wird. Für einen aus diesem Anlasse erwachsenden Schaden wird eine Haftung nicht übernommen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Kreuzer					
58	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefelsäure	Hruschau	Angern	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	60·8	57·2	3·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Wagram				65·4	47·0	18·4			
					Jedlesee transito				68·6	47·0	21·6			
					Floridsdorf				68·2	47·0	21·2			
				Petrowitz	Angern				65·2	60·6	4·6			
					Wagram				69·8	50·4	19·4			
					Jedlesee transito				73·0	50·4	22·6			
					Floridsdorf				72·6	50·4	22·2			
			Schwefelsäure und Salzsäure	Hruschau	Wien Nordbahnhof				69·2	47·0	22·2			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				69·8	48·0	21·8			
					Marchegg				66·5	47·0	19·5			
				Petrowitz	Wien Nordbahnhof				73·6	50·4	23·2			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				74·2	51·4	22·8			
					Marchegg				70·9	50·4	20·5			

Zur Quantumsnachweisung werden auch die durch die die Refactie reclamirende Firma als Versenderin von den nebengenannten Auflieferungsstationen nach Angern innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Salzsäuresendungen in ganzen Wagenladungen zugelassen, ohne dass diese letzteren jedoch irgendwie bonificirt werden. Die ermässigten Frachtsätze von Hruschau, bezw. Petrowitz nach Wien Nordbahnhof, Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Marchegg finden bei sonstiger Einhaltung der Bedingungen dieses Zugeständnisses auch Anwendung, wenn Schwefelsäure und Salzsäure zusammengeladen werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
59	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine, welche laut Tarif-Theil I, Abtheilung B, des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits, vom 1. März 1896, nach Specialtarif II tarifiren	Nachod	Halbstadt transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband			2 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
60	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes III, des Ausnahmetarifes 3 im Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 und des Ausnahmetarifes 3 im Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1896	Hronov Nachod Neustadt a. M. Opočno	Preuss.-Schlesischen Stationen zwischen Halbstadt und Breslau (incl.) Königszelt und Liegnitz, sowie Stationen zwischen Hirschberg und Neurode	Aufrechthaltung der für den Specialtarif III und die Ausnahmetarife 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif	Verschieden	Verschieden	Kreuzer 1 2 2 2	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
61	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classen C 1 und C 2 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarifes, Verkehr mit Oesterreich	Marchegg (K.F.N.B. u. St.E.G.), Stockerau, Wien (K.F.N.B.), Floridsdorf, Wien (Oe.N.W.B.), Korneuburg, Wien (K.F.J.B.), Nussdorf, Wien (St.E.G.), Stadlau, Wien (K.E.B.) und vice versa	Verschiedenen Stationen des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarifes, Verkehr mit Oesterreich	Die im Nachtrage 15 zu Tarifheft 1 unter IV und im Nachtrage 4 zum Anhange der Tarifhefte 1 und 2 des Westdeutsch-Osterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes unter II enthaltenen vorübergehend ermässigten Frachtsätze der Wagenladungsclassen C 1 und C 2 für den Verkehr mit Marchegg, bezw. Wien nebst Vororten bleiben bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1897 in Kraft								
62	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Holics	Wien (St.E.G.) Wien (K.F.N.B.) Stadlau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1897	Verschieden	52·2 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
63	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art zum Export in beliebiger Verpackung	Bilnitz-Brumow	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 an bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1897	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Pfge. a) 213 b) 166		Im Kartirungswege*)		
				Bisenz-Pisek						a) 187 b) 147				
				Bisenz-Stadt						a) 187 b) 147				
				Gaya						a) 187 b) 147				
				Hradisch						a) 177 b) 139				
				Hullein						a) 161 b) 127				
				Krasna						a) 186 b) 146				
				Kwassitz-Tlumatschau						a) 165 b) 130				
				Olmütz						a) 138 b) 110				
				Pohl						a) 175 b) 138				
				Petersdorf						a) — b) 130				
				Sternberg K.F.N.B. k.k.Oe.St.B.						a) 147 b) 117				
				Ungar.-Hradisch Stadt						a) 183 b) 145				
				Vlarapass						a) 216 b) 168				
				Wall.-Meseritsch						a) 186 b) 146				
				Weisskirchen						a) 167 b) 133				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach Hamburg, Bremen und Bremerhaven, nach belgischen oder niederländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Oe N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Bremen oder Bremerhaven, nach belgischen oder niederländischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1898 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. Im letzteren Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdocumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch die Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen oder Bremerhaven oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
64	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Pürstein	Klingenthal (B.E.B.)	1. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	Kreuzer ö. W. 24·2	21·4	2·8	Im Rückvergütungswege	Bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtbegünstigung
				Hauenstein Warta					23·0	21·4	1·6			
				Welchau Wickwitz					21·8	21·4	0·4			
				Klösterle					25·8	23·5	2·3			
65	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle und Coaks	Nürschan	Lindau	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau, giltig vom 1. November 1891	Kreuzer 71·3	70·4	0·9	Im Kartirungswege		
					Bregenz				71·3	70·4	0·9			
					Dornbirn				73·3	72·4	0·9			
					Hard-Fussach				71·3	70·4	0 9			
					Lautrach				71·3	70·4	0·9			
					Lustenau				73·3	72·4	0·9			
					St. Margrethen				73·3	72·4	0·9			
					Schwarzach				71·3	70·4	0·9			
				Staab	Lindau				71·2	69·4	1·8			
					Bregenz				71·2	69·4	1·8			
					Dornbirn				73·2	71·4	1·8			
					Hard-Fussach				71·2	69·4	1·8			
					Lautrach				71·2	69·4	1·8			
					Lustenau				73·2	71·4	1·8			
					St. Margrethen				73·2	71·4	1·8			
					Schwarzach				71·2	69·4	1·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
66	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	A) der Classe A, B) der Pos. G - 13, M - 4 und 7, O - 8 und 9, dann S - 11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	der Schienenverbindung der I. Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und umgekehrt	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf Wien Lagerhaus und Wien Praterquai Wien Donauquaibahnhof Klein-Schwechat Oberlaa	Bei „Gütern der Classe A" Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen; bei „gebrauchten Säcken" (Pos. S 11 des Tarif-Theiles I): Aufgabe in Mengen unter 5000 kg; bei den „übrigen Gütern der angeführten Tarifpositionen": Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	in Kreuzer ö. W. A) B) 7·5 7·5 — 3·5 4·0 2·5 — 5·0 8·5 6·5 10·5 8·5		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr für die Uebestellung von der Schienenverbindung der Wiener Walzmühle bis Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. vice versa, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen
67	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des Ausnahmetarifes für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaksverkehr vom 1. November 1892	Příbram	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlen- und Coaksverkehr vom 1. November 1892	Verschieden	Verschieden	7·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender längstens drei Monate nach Giltigkeitsablauf an die k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu bewirken ist	
68	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art zum See-Export	Przeworsk Sędziszów Tłumacz-Pałabicze	Brieg	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1896	Bestehen keine directen Sätze	in Pfennig 149 137 199		Im Kartirungswege		
69	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Asche der Pos. A - 50 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Stankau	Blisowa	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	6 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
70	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art, sofern deren Auf-, bezw. Abladung nicht tarifmässig durch die Partei auf eigene Kosten zu besorgen ist	der Station „Wien-Lagerhaus"	1. a) den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen westlich von Penzing und Nussdorf; b) den Stationen der in- und ausländischen Anschlussbahnen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, transito der Linien der letzteren; 2. den Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn (excl. der sub 3 angeführten Stationen); 3. den Gemeinschaftsstationen Aussig, Bodenbach, Kolin, Nimburg, Pardubitz, Prag und Znaim; 4. den Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen das Lagerhaus der Stadt Wien als Absender, bezw. als Empfänger erscheint und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Abfertigung der Sendungen: Die Sendungen ad 1. a) müssen im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, jene ad 1. b) im directen Verkehre mit in- und ausländischen Anschlussbahnen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen abgefertigt werden. Bei den Sendungen ad 2. und 3. müssen die im Verkehre mit Wien-Lagerhaus zur Anwendung gelangenden Tarife durch Anstoss der Gebühren für die k. k. Donauuferbahn an die ungekürzten Frachtsätze für den Locoverkehr ab dem in Betracht kommenden Wiener Bahnhofe gebildet sein; ad 4. endlich hat die Abfertigung der Sendungen zu den Frachtsätzen des Localtarifes der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft unter der Voraussetzung zu erfolgen, dass bei denselben das Auf- oder Abladen in der Station Wien-Matzleinsdorf erspart bleibt	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Local- und directe Tarife	Verschieden	ad 1. a) Die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Localfrachtsätzen eingerechneten Manipulationsgebühr, d. s. die im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, VIII, 3, ausgewiesenen Beträge; b) 1 kr. per 100 kg; ad 2. die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn; ad 3. die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren; ad 4. 1 kr. per 100 kg		Im Rückvergütungswege	Die Durchführung erfolgt allmonatlich bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien gegen vom Lagerhause der Stadt Wien zu verfassende Consignationen	
				und vice versa										

Ausgeschlossen von obigen Begünstigungen sind:

Im Allgemeinen: Reexpedirte Sendungen bei Rückführung auf die directen Tarife.

Im Speciellen: ad 1. a) und b) Sendungen im Localverkehre mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie im directen Verkehre mit den Anschlussbahnen, insoweit die Frachtsätze für Wien Lagerhaus mit jenen für Wien II. (K.F.J.B.) gleichgestellt sind.

ad 2. und 3. Sendungen in Relationen, in welchen die Tarife für Wien-Lagerhaus mit den für den Locoverkehr mit dem betreffenden Wiener Bahnhofe bestehenden Frachtsätzen gleichgestellt sind.

ad 4. Sendungen, welche im directen Verkehre auf einem anderen Bahnhofe in Wien eintreffen oder von dort abrollen, sowie jene Transporte, welche durch Umkartirung auf einem anderen Wiener Bahnhofe weiterbefördert werden.

Da die Zugeständnisse nur für in Wien-Lagerhaus auf- oder abgegebene Güter Giltigkeit haben, sind für jene Transporte, welche dortselbst reexpedirt werden, diejenigen Beträge, welche für dieselben eventuell bereits liquidirt wurden, vom Lagerhause der Stadt Wien zu restituiren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. **Wien, 5. Jänner 1897.** **X. Jahrgang.**

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 9. Jänner 1897 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. December 1896, Z. 16.872/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Schreiben vom 24. December 1896 hat das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abtheilung, in Bern dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern zur Kenntniss gebracht, dass die schmalspurige Bahnlinie Yverdon—Ste.-Croix, welche bisher von der Verwaltung der Jura-Simplon-Bahn betrieben und mit dieser dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt war, mit dem 1. Jänner 1897 aus der Betriebsgruppe der Jura-Simplon-Bahn ausscheiden und in den Betrieb der Eigenthumsverwaltung übergehen wird. Immerhin soll die genannte Linie auch künftighin dem internationalen Uebereinkommen unterstellt sein.

Auf Grund dieser Mittheilung hat das genannte Centralamt in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet, unter

Schweiz.

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken

als Nr. 14 die schmalspurige Linie Yverdon—Ste.-Croix aufgenommen.

Die Zugehörigkeit dieser Linie zum internationalen Uebereinkommen erleidet in Folge dieser Aenderung keine Unterbrechung.

Die betheiligten Vertragsstaaten wurden hievon im Sinne des Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom Centralamte mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 28. December 1896 in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 31. December 1896.

Eröffnung der Localbahnlinien Hliboka—Sereth und Itzkany—Suczawa der Bukowinaer Landesbahnen.

Die Localbahnlinien Hliboka—Sereth und Itzkany—Suczawa der Bukowinaer Landesbahnen, und zwar die Linie Hliboka—Sereth mit den Haltestellen Kamenka und Berlince und den Stationen Tereblestie und Sereth und die Linie Itzkany—Suczawa mit den Haltestellen Suczawa Bad, Alt-Itzkany, Kreuzgasse und mit der Station Suczawa, werden am 1. Jänner 1897 für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Die Stationen Tereblestie, Sereth und Suczawa gelangen für den Gesammtverkehr (d. i. für den Personenverkehr und für den Güterverkehr mit Ausschliessung der explosiven Gegenstände), die Haltestelle Berlince blos für den Wagenladungsverkehr und die Haltestellen Kamenka, Suczawa Bad, Alt-Itzkany und Kreuzgasse blos für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Stanislau, im December 1896.

Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Stryj-Chodorów.

In der 550. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. December wurde nachstehender Gesetzentwurf eingebracht:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, eine Eisenbahn von Stryj über Żydaczów nach Chodorów zum Anschlusse an die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn mit dem veranschlagten Kostenbetrage von fl. 3,150.000, welcher zugleich als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen.

Artikel II.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten, als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Bahnlinie ist im Jahre 1897 in Angriff zu nehmen und längstens binnen zwei Jahren, vom Baubeginne an gerechnet, zu vollenden.

Artikel III.

Das Erforderniss für die Bedeckung der im Artikel I mit dem Betrage von fl. 3,150.000 veranschlagten Baukosten ist, insoweit die letzteren nicht in der von den Interessenten, sowie vom Königreiche Galizien aus Landesmitteln in Anspruch zu nehmenden, nicht rückzahlbaren Beitragsleistung in der Höhe von fl. 500.000 ihre Deckung finden, im verfassungsmässigen Wege anzusprechen.

In die Beitragsleistung des Königreiches Galizien und der Interessenten können, insoweit nicht abweichende Vereinbarungen getroffen wurden, etwa zugesagte Naturalleistungen (Grundabtretung, Materiallieferungen etc.) eingerechnet werden.

Die Bewerthung derartiger Naturalleistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel IV.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahn wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel V.

Die im Artikel I dieses Gesetzes bezeichnete Eisenbahn ist vom Staate in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel VI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend den Bau der Eisenbahn Stryj-Chodorów.

Mit den Gesetzen vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1894, und vom 1. Juni 1896, R.-G.-Bl. Nr. 86, ist die Ausführung der Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce, sowie der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie sichergestellt und hiedurch neuerlich ein bedeutender Schritt zur zweckentsprechenden Ausgestaltung des für die Sicherheit des Reiches, sowie für die wirthschaftliche Entwicklung des Landes in gleich hohem Masse wichtigen galizischen Eisenbahnnetzes gethan worden.

Gleichwohl muss jedoch das Bestreben der Staatsverwaltung im Hinblicke auf die eminente Bedeutung der in Frage kommenden Interessen auch noch weiterhin darauf gerichtet bleiben, wenn und soweit aus gesammtstaatlichen Rücksichten eine Ergänzung des gedachten Bahnnetzes erforderlich erscheint, für die thunlichst beschleunigte Ausfüllung derartiger Lücken Vorsorge zu treffen. Ein solcher Fall ist nunmehr dadurch gegeben, dass die oben genannten, theilweise bereits im Baue befindlichen Bahnlinien der zu ihrer vollen Leistungsfähigkeit unerlässlichen directen Verbindung mit dem wichtigen Eisenbahnknotenpunkte Stryj, welcher von Chodorów nur mit dem 139 km langen Umwege über Lemberg erreichbar ist, ermangeln.

Die nunmehr geplante directe Bahnverbindung von Stryj über Żydaczów nach Chodorów würde, abgesehen von den vorerwähnten, in erster Linie zu berücksichtigenden Interessen, auch eine nicht zu verkennende wirthschaftliche Bedeutung besitzen, indem diese Bahnlinie den an Bodenproducten und Viehzucht ziemlich reichen, gut bevölkerten Landstrich zwischen Stryj und Chodorów dem Verkehre erschliessen, den daselbst in Folge der mangelhaften Communicationen danieder liegenden Handel, sowie den wechselseitigen Verkehr der an den Nachbarbahnen gelegenen grösseren Orte in wirksamer Weise fördern und somit auch zur Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft der von der Bahn berührten Bezirke nicht unwesentlich beitragen würde.

Was nun die Productionsverhältnisse des erwähnten, nahezu ausschliesslich auf die Erträgnisse der Landwirthschaft und ihrer Nebenbetriebe angewiesenen Gebietes anlangt, so kommt in erster Linie die Viehzucht in Betracht, welche in Folge des für Weidezwecke sehr günstigen Terrains schon unter den gegenwärtigen Verhältnissen auf ziemlich hoher Stufe steht und eine nicht unbeträchtliche Ausfuhr an Horn- und Borstenvieh erwarten lässt. Die dermalen in beschränkterem Masse betriebene Zucht von Mastvieh wird beim Vorhandensein entsprechender Eisenbahnverbindungen mit Rücksicht auf den dann zweifellos zu gewärtigenden Aufschwung der im Trassenzuge der projectirten Bahn gelegenen Spiritusbrennereien, welche derzeit ungeachtet des ergiebigen Kartoffelbaues in Folge der ungenügenden Verkehrsmittel nur für den Localbedarf, daher in bescheidenem Umfange betrieben werden, sicher eine erhebliche Zunahme erfahren. Die im Attractionsgebiete der Projectslinie befindlichen Waldbestände sind zwar nicht ausgedehnt, aber zumeist in gutem Zustande erhalten und rationell cultivirt, so dass sie ein, wenn auch nicht sehr beträchtliches, doch immerhin constantes Productionsquantum zur Verfrachtung abgeben werden. Daneben sind für den Export an Bodenfrüchten besonders die Ueberschüsse der Kartoffel- und Gersteproduction, an Nebenproducten der Viehzucht Häute und Felle, sowie Butter und Eier in Rechnung zu ziehen. Ausserdem ist noch eines in der Niederung südlich von Żydaczów gelegenen beträchtlichen Lagers von Rasenerzen zu gedenken, dessen rationelle Ausbeutung lediglich die Schaffung besserer und billigerer Communicationsmittel zur Voraussetzung hat.

Von nicht zu unterschätzender, allerdings nur localer Bedeutung ist die nach der Projectstrasse beantragte directe Einbeziehung des am Stryjflusse gelegenen Städtchens Żydaczów, welches als Sitz einer Bezirkshauptmannschaft und anderer Behörden, dann in Folge des daselbst emsig betriebenen Handels, sowie mit Rücksicht auf den nahegelegenen vielbesuchten Wallfahrtsort Kochawina mit den benachbarten Ortschaften lebhafte Verkehrsbeziehungen unterhält.

Nach dem noch von der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ausgearbeiteten generellen Projecte beginnt diese circa 40 km lange Eisenbahn am nordöstlichen Ende der Station Stryj der k. k. Staats-

bahnen, führt zunächst parallel zum currenten Geleise der bestehenden Bahnlinie in der Richtung gegen Lemberg, wendet sich sodann gegen Nordosten, berührt die am linken Ufer des Stryjflusses gelegenen Ortschaften Pukienicze, Lisiatycze, Tejsarów, Pizany und Cucułowce, übersetzt den Stryjfluss bei Hnizdyczów und gelangt am rechten Stryjufer nach Żydaczów, dem bedeutendsten Zwischenpunkte der neuen Linie. Im weiteren Zuge übersetzt die Bahn das breite Inundationsgebiet des Dniesterthales, sowie diesen Strom selbst, überschreitet die geringe Terrainerhebung, über welche sich der Dabrowawald ausbreitet und mündet in die Station Chodorów der Bahnlinie Lemberg-Czernowitz an deren südwestlichem Ende ein.

Die effectiven Baukosten dieser als eingeleisige Hauptbahn zweiten Ranges projectirten Linie sind, einschliesslich der Beschaffungskosten des Fahrparkes per fl. 390.000, dann der Kosten der Anschlussbauten in den Stationen Stryj und Chodorów per fl. 330.000 mit fl. 3,150.000 oder rund fl. 79.000 pro Kilometer Bahnlänge veranschlagt.

Die von dem obigen Gesammterfordernisse auf das Jahr 1897 entfallende Quote per fl. 370.000 für die Vorarbeiten und die Baueinleitung der mehrgedachten Bahnverbindung erscheint bereits in dem dem Gesetzentwurfe, betreffend die Convertirung von Investitionsschulden und die Bedeckung von Investitionsauslagen im Jahre 1897, angeschlossenen Investitionspräliminare für das Jahr 1897 eingestellt.

Angesichts der erwähnten wirthschaftlichen Bedeutung der projectirten Bahnlinie für die von derselben durchzogene Gegend ist die Staatsverwaltung hiebei im Hinblicke auf den bei ähnlichen Fällen, insbesondere zuletzt bei der Sicherstellung der eingangs angeführten Bahnen beobachteten Vorgang von der Voraussetzung ausgegangen, dass auch zu den Kosten des gegenwärtigen Bahnbaues die Leistung von nicht rückzahlbaren Beiträgen Seitens der Interessenten und des Landes zu gewärtigen ist. Die bezüglichen, auf eine Beitragsleistung in der Gesammthöhe von fl. 500.000 abzielenden Verhandlungen sind mit dem galizischen Landesausschusse bereits eingeleitet worden, jedoch bis nun noch nicht zum Abschlusse gediehen. Mit Rücksicht auf diesen Umstand hat es die Staatsverwaltung zur Vermeidung eines Aufschubes des Beginnes des Bahnbaues für geboten gehalten, in dem vorliegenden Gesetzentwurfe die factische Inangriffnahme den Bauausführung der gedachten Bahnlinie nicht von der vorherigen Sicherstellung der fraglichen Beitragsleistungen selbst abhängig zu machen.

Nach Inhalt des vorliegenden Gesetzentwurfes (Artikel I) soll nun die Regierung ermächtigt werden, die fragliche Bahnlinie mit dem veranschlagten Höchstbetrage von fl. 3,150.000 auf Staatskosten herzustellen.

Artikel II normirt die Ausstattung der Projectslinie und setzt den Bautermin für dieselbe mit zwei Jahren fest.

Artikel III bestimmt, dass die Bedeckung der Baukosten, soweit dieselben nicht in der von den Interessenten, sowie vom Königreiche Galizien aus Landesmitteln in Anspruch zu nehmenden, nicht rückzahlbaren Beitragsleistung in der Höhe von fl. 500.000 ihre Deckung finden, im verfassungsmässigen Wege anzusprechen ist.

Artikel IV und V enthalten die mit den eingangs erwähnten Gesetzen übereinstimmenden Anordnungen, betreffend die Befreiung von den anlässlich des fraglichen Bahnbaues auflaufenden Gebühren, sowie hinsichtlich der Einführung und Aufrechthaltung des Staatsbetriebes auf der Projectslinie.

Artikel VI endlich trifft die Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit mit dem Kundmachungstage des Gesetzes und schliesst mit der üblichen Vollzugsbestimmung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Localbahnstrecke Troppau—Bennisch: Herstellung einer gedeckten Wartehalle und eines Anstandsortes in der Haltestelle Leitersdorf-Althütten: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne anlässlich des Projectes für die Herstellung einer gedeckten Wartehalle und eines Passagierabortes in der Haltestelle Leitersdorf-Althütten der Localbahn Troppau-Bennisch für den 17. Februar angeordnet. [E.-M.-Z. 10.603/IV ex 1896.]

— (Bauconsensertheilung für die Verlängerung des Schleppgeleises im Fabrikshofe der Firma S. Reich & Cie. in Krasna.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das Project, betreffend eine Verlängerung des Schleppgeleises im Fabrikshofe der Firma S. Reich & Cie. in Krasna im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.476/IV ex 1896.]

Südbahn-Gesellschaft. (Localbahnlinie Spielfeld—Radkersburg: Bauconsensertheilung für die Herstellung einer schmalspurigen Schleppbahn von den Weinkellereien der Firma Brüder Dürnböck in Mureck zur Verladerampe der Station Mureck der Localbahnlinie Spielfeld—Radkersburg der Südbahn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer schmalspurigen Schleppbahn von den Weinkellereien der Firma Brüder Dürnböck in Mureck zur Verladerampe der Station Mureck der Linie Spielfeld—Radkersburg der Südbahn ertheilt. [E.-M.-Z. 10.673/IV ex 1896.]

Localbahn Bregenz-Bezau. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. December 1896 die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung vorgelegten Detailprojectes für die schmalspurige Localbahn Bregenz-Bezau (Bregenzer Waldbahn) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 13.257/I ex 1896.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf: Herstellung eines Schleppgeleises in Vösendorf: Bauconsens.) Mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss der politischen Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Schleppgeleises zu den im Bau befindlichen Ringöfen der Union-Baumaterialien-Gesellschaft in Vösendorf wurde der Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.131/IV ex 1896.]

Elektrische Kleinbahn Payerbach-Hirschwang. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Firma B. Egger & Comp. in Wien vorgelegten Projectes für eine mit 1 m Spurweite auszuführende elektrische Kleinbahn von Payerbach über Reichenau nach Hirschwang mit der Abzweigung nach Prein sammt Varianten die Trassenrevision auf den 8. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 16.573/I ex 1896.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis 7. Jänner.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

1. Jänner, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Tritone", Capitän G. Giurgevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

2. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metkovich", Capitän S. Rubesch, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

3. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Apollo", Capitän V. Gutmann, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

5. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

6. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

7. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

1. Jänner, Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,
4. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Verona,
6. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

3. Jänner, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Apollo", Capitän V. Guttmann, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

3. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Espero", Capitän G. Sabbadini, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

6. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

7. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Thalia", Capitän F. Cossovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Constantinopel nach Constanza und Odessa: für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Jänner, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

10. Jänner, Dampfer „. . . .", Capitän . . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 11. December bei der Firma: „Unterkrainer Bahnen" Dr. Franz Liharzik, k. k. Sectionschef im k. k. Eisenbahnministerium, und Franz Suklje, k. k. Hofrath und Centraldirector der k. k. Schulbücherverlage, als Mitglieder des Verwaltungsrathes über Rücktritt gelöscht.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 54 (königlich Württembergische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden. Zu den bereits bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: je der II. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 14 (Hessische Ludwigs-Eisenbahn) und Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg); je der III. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen), Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Directionen Bromberg, Danzig und Königsberg) und Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Directionen Erfurt und Halle); der V. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 78 (k. k. priv. Oesterr. Südbahn) und der XVIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 54 wird der im März 1891 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachträgen I—VII aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCLXVI. Stückes.) Das am 30. December 1896 herausgegebene CCLXVI. Stück enthält unter

Nr. 2800: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 30. December 1896, Z. 34.158/IV, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem bosnischen Bezirke Zupanjac.

Nr. 2801: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 24. December 1896, Z. 16.380, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus einigen politischen Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des CCLXVII. Stückes.) Das am 31. December 1896 herausgegebene CCLXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2802: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 28. December 1896, Z. 21.429/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Bezirken Steiermarks nach Oberösterreich.

Nr. 2803: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. December 1896, Z. 25.370, betreffend die Sperre des Gerichtsbezirkes Teschen für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. December 1896 dem Centralbuchhalter der Ersten privilegirten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien Josef Czermak anlässlich seines Uebertrittes in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, einem und demselben Unternehmen zugewendeten treuen und belobten Berufsthätigkeit das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien den Bezirkshauptmann Paul Freiherrn von Hock anlässlich seiner über sein Ansuchen erfolgten Rückübernahme in den politischen Dienst Niederösterreichs von der Zutheilung zur Commission für Verkehrsanlagen in Wien und der Leitung des administrativen Bureau der genannten Commission enthoben und an dessen Stelle den Bezirkshauptmann extra statum in Niederösterreich, Oskar Lobmeyr, der Commission für Verkehrsanlagen in Wien zur Dienstleistung zugewiesen und mit der Führung des administrativen Referates bei dieser Commission betraut. [E.-M.-Z. 2973.]

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den zum k. k. Statthaltereirathe bei der k. k. Statthalterei in Prag ernannten bisherigen Regierungscommissär bei der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno Octavian Freiherrn Weber von Ebenhof von diesen Functionen enthoben und dieselben dem k. k. Statthaltereirathe und Bezirkshauptmanne Alexius Komers in Jungbunzlau übertragen. [E.-M.-Z. 13.842/I ex 1896.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Englisch-Bayerischer Güterverkehr.

Frachtsätze für Lindau (Stadt und Rangirbahnhof).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 treten die für Lindau in Bodensee im Englisch-Bayerischen Güterverkehr, Theil II, vom 1. December 1893 auf Seite 17 ausgewiesenen Frachtsätze ausser Kraft, und gelangen hiefür für Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Tarifkilometer	London nach und von	Eilgut Franken für 100 kg	Stückgut	Allgem. Wagenladungsclassen		Specialtarife				Ausnahmetarif Nr.				Specialtarif für bestimmte Stückgüter
				A	B	A^2	I	II	III	1	2	3	4	
			Franken für 1000 kg											
1123	Lindau (Stadt u. Rangirbahnhof)	23·25	119·78	85·51	79·83	74·18	71·11	62·72	53·10	79·58	69·36	60·72	55·10	102·83

Wien, am 31. December 1896. [5]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Triest-Freihafen.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Herpelje—Triest gelegenen Station Triest-Freihafen mit den Güterabfertigungsstellen Triest-Stadt k.k.St.B. und Triest-Freihafen k.k.St.B. wird vom 1. Jänner 1897 an in Triest-Hafen abgeändert.

Triest, im December 1896. [6]

Die k. k. Staatsbahn-Direction Triest.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderungen in den Gütertarifen:
a) Theil III, Heft 1, vom 1. August 1894,
b) Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894.

Am 1. Jänner 1897 werden durch den ab dem gleichen Tage giltigen Gütertarif, Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft) die nachbezeichneten Bestimmungen etc. aufgehoben, und zwar:

ad a) die Bestimmungen und Lieferfrist-Tabellen auf Seite 3—5, die Bemerkungen auf Seite 137, sowie sämmtliche im Haupttarife auf Seite 138—160 und in den Nachträgen I—III enthaltenen Kilometerzahlen;

ad b) die Tarifbestimmungen auf Seite 3, 4 und 57, die Lieferfrist-Tabellen auf Seite 56 und 58, ferner alle im Haupttarife und den Nachträgen I—II angegebenen Kilometerzahlen.

Diesbezüglich sind ab 1. Jänner 1897 ausschliesslich die Bestimmungen im Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft) massgebend.

Wien, am 30. December 1896. [7]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Aenderung von Frachtsätzen.

Im Tarife vom 1. November 1896 ändern sich folgende Frachtsätze:

a) mit sofortiger Gitigkeit:

Seite 30 Holtschitz-Seestadtl—Ohrdruf von 102·0 auf 95·1 Mark.

Seite 30 Triebschitz—Ohrdruf von 101·0 auf 97·1 Mark.

b) mit Giltigkeit vom 15. Februar 1897:

Seite 61 Holtschitz-Seestadtl—Hackenstedt von 100·1 auf 101·1 Mark.

Seite 64 Ullersdorf—Berka a. d. Ilm von 96·1 auf 96·6 Mark.

Seite 198 Komotau—Gerwisch von 72·7 auf 82·7 Mark.

Wien, 30. December 1896. [8]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Ermässigung von Tarifnebengebühren in directen Kohlenverkehren.

Mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ultimo 1897 werden in sämmtlichen directen Kohlenverkehren nach Stationen der Böhmischen Nordbahn die Wagenstandgelder bei der Abgabe wie folgt berechnet:

Bei Verzögerungen bis zu 24 Stunden acht Kreuzer pro Wagen und Stunde, in minimo zwanzig Kreuzer; für jede weitere Verzögerungsstunde zehn Kreuzer pro Wagen.

Im Uebrigen bleiben die allgemeinen Bestimmungen aufrecht.

Prag, am 28. December 1896. [9]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife der Localbahn (Dampftramway) Wien-Stammersdorf und Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf.

Mit 15. Februar 1897 gelangt der obbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Zusatzbestimmungen für Fahrten der Militärpersonen des Ruhestandes für die Ausstellung von Zeit- (Saison-) und Legitimationskarten insbesondere die Bestimmung der Einführung von Schülerkarten in Packeten à 50 Stück, sowie die Ausnahmetarife für Schlägelschotter und Kohlen.

Der Nachtrag erscheint im Selbstverlage der Gesellschaft und ist an den Stationscassen um den Betrag von 4 Heller zu erhalten.

Wien, am 31. December 1896. [10]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife der Localbahn (Dampftramway) Hietzing-Mödling und Hietzing—Ober-St. Veit.

Mit 15. Februar 1897 gelangt der obbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Zusatzbestimmungen für die Fahrten der Militärpersonen des Ruhestandes für die Ausstellung von Zeit- (Saison-) und Legitimationskarten, der Aufnahmsscheingebühr für Frachten insbesondere die Bestimmung der Einführung von Schülerkarten in Packeten à 50 Stück.

Der Nachtrag erscheint im Selbstverlage der Gesellschaft und ist an den Stationscassen um den Betrag von 4 Heller zu erhalten.

Wien, am 31. December 1896. [11]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einstellung der Güteraufgabe, sowie Beschränkung der Güterabgabe in der Station Wien-Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn.

Aus Anlass der in Folge der Bauausführung der Donaucanallinie der Wiener Stadtbahn nothwendig gewordenen Abtragung des Frachtaufgabsmagazines und theilweisen Räumung des zollämtlichen Magazines XIV in der Station Wien-Hauptzollamt ist die gefertigte Bahnverwaltung nicht mehr in der Lage, den Güterdienst in der genannten Station im bisherigen Umfange aufrecht zu erhalten, weshalb dortselbst mit Genehmigung des h. k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. December 1896, Z. 6481/III, vom 15. Jänner 1897 die nachstehenden Beschränkungen bis auf Weiteres eintreten werden:

a) Güteraufgabe.

Die Güteraufgabe wird in der Station Wien-Hauptzollamt in allen Relationen eingestellt.

Hievon sind jene Transit-Zollgüter ausgenommen, welche zur Stellung an das k. k. Hauptzollamt Wien angewiesen oder bei demselben bereits erliegend, von den Verfügungsberechtigten weitergesendet werden.

b) Güterabgabe.

Die Güterabgabe in der Station Wien-Hauptzollamt erleidet insofern eine Beschränkung, als nebst den im Gebührentarif, Theil II, für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen sub III, Punkt 6, lit. a, b, c und d, benannten Gütern auch Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 Kilogramm wiegen (ausschliesslich gefüllter Fässer mit kreisrunden Böden), oder deren Länge 7 Meter überschreitet, in der genannten Station nicht zur Abgabe gelangen dürfen.

Die Abgabe der vorbezeichneten Güter in der Station Wien-Hauptzollamt ist jedoch zulässig, wenn dieselben Seitens einer Zollbehörde an das k. k. Hauptzollamt Wien zur Amtshandlung angewiesen werden.

Die gefertigte Bahnverwaltung muss sich jedoch auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements, bezw. des Art. 19 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vorbehalten, eine über die mit Kundmachung ad Nr. 15.805/CII ex 1881 eingeführten Beschränkungen hinausgehende weitere Abkürzung der lagergeldfreien Zeit und eine weitere Erhöhung des Lagergeldes in der Station Wien-Hauptzollamt eintreten zu lassen, wenn bei säumiger Abfuhr der Frachtgüter mit den vorhandenen äusserst reducirten Magazinsräumlichkeiten das Auslangen nicht gefunden werden sollte.

Wien, im December 1896. [12]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Unternehmung der Wiener Verbindungsbahn.

Zuckerexportverkehr aus Oesterreich nach Ostindien.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Februar 1897 tritt ein neuer Exporttarif für Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) aus Oesterreich nach Ostindien, und zwar nach Bombay, Calcutta und Karachi, über Triest und Fiume in Kraft.

Unter Einem gelangt der ab 1. September 1895 giltige gleichnamige Exporttarif nach Bombay und Calcutta zur Aufhebung.

Exemplare des neuen Tarifes können im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen, der Transitstationen Triest und Fiume, sowie durch die betheiligten Bahnverwaltungen käuflich zum Preise von 50 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, Prag, Teplitz und Triest, am 2. Jänner 1897. [13]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern, hier Theil II des Transittarifes für Deutsch-Oesterreichische Grenzstationen vom 1. December 1893. (Anwendung des Tarifes auf Sendungen von Rumänien, Serbien, Bulgarien und der Türkei.) Mit Wirksamkeit vom 15. December 1896 finden die Frachtsätze des Tarifes im Rückvergütungswege auch auf Sendungen Anwendung, welche von Rumänien, Serbien, Bulgarien und der Türkei wegen Annahmeverweigerung, zur Reparatur oder aus anderen Gründen nach Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie nach Gustavsburg, Station der Hessischen Ludwigs-Bahn, zurückbefördert werden. Als Beweismittel dienen die Original- oder Duplicat-Frachtbriefe oder die Aufgabs-Recepisse von der Grenz- oder einer anderen Umkartirungsstation bis zur Bestimmungsstation, ausserdem die beizubringenden Frachtbriefe für den Hintransport nach Rumänien u. s. w.

Liste von Spediteuren.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dziedit. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.

Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export

Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch, Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
71	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rauchtabak in Briefen, Rauchtabakgespunste und Tabakmehl (sämmtliche Artikel in Säcken verpackt) als Frachtgut	Nussdorf transit	Wien E.W.A. trans.	Bei Aufgabe a) von weniger als 5000 kg; Bei Frachtzahlung b) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	ad a) 25, ad b) 21	21, 19	4, 2	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen auf Rechnung der k. k. General-Direction der Tabakregie expedirt werden
				Nussdorf transit	Wien St.E.G. trans. Wien K.F.N.B. trans. Wien Oe.N.W.B. trans.	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			24	12	12			
				Nussdorf transit	Wien S.B. trans. Wien I (K.E.B.) trans.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen								
				Wien K.F.N.B. trans. Wien Oe.N.W.B. trans. Wien St.E.G. trans.	Wien I (K.E.B.) trans.				32	24	8			
				Wien S.B. trans.	Wien I (K.E.B.) trans				12	10	2			
				Wien K.F.N.B. trans. Wien Oe.N.W.B. trans. Wien St.E.G. trans. Wien S.B. trans.	Wien E.W.A. trans.									
				Wien St.E.G. trans.	Wien S.B. trans				20	14	6			
				Wien K.F.N.B. trans. Wien Oe.N.W.B. trans.	Wien St.E.G. trans. Wien S.B. trans.									
				oder vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
72	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Spiritus aus der Pos. A—35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Theodorestie	Hatna transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	13	10	3	Im Kartirungswege		
				Komanestie a. S.	Hatna transit				17	12	5			
				Berhometh a. S.	Hliboka transit				52	36	16			
				Czudin	Hliboka transit				29	21	8			
				Karapcziu a. S.	Hliboka transit				12	9	3			
				Komarestie-Slobodzia	Hliboka transit				33	23	10			
				Lukawetz a. S.	Hliboka transit				46	32	14			
				Petroutz a. S.	Hliboka transit				22	16	6			
				Presekareny	Hliboka transit				9	8	1			
				Ropcze	Hliboka transit				16	12	4			
				Storozynetz	Hliboka transit				22	16	6			
				Zadowa	Hliboka transit				39	27	12			
73	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Braunstein (Manganerz) aus der Pos. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna transit für Sendungen mit directen Frachtbriefen nach nordwestlich von Hatna gelegenen Stationen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	41	30	11	Im Kartirungswege		
				Kimpolung	Krakau transit				111	98	13			
				Kimpolung	Oswięcim trans.				117	104	13			
										Kreuzer a) b)				
74	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eisen und Stahl der Pos. E—7 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Eisenau	Suczawa transit (für Rumänien)	a) Für Sendungen unter 5000 kg, b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe entweder mit direct nach der rumänischen Bestimmungsstation oder nach Suczawa trans. lautenden Frachtbriefen. Im letzteren Falle hat die Weiterbeförderung ab der Grenzstation binnen 6 Wochen (42 Tagen) zu erfolgen, während welcher Zeit die Transporte in den Bahnmagazinen, somit unter Bahnaufsicht eingelagert sein müssen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 50 b) 42		Im Kartirungswege		
				Molit	Suczawa transit (für Rumänien)					a) 44 b) 37				
				Wama	Suczawa transit (für Rumänien)					a) 47 b) 40				
				Eisenau	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland und Rumänien)	a) Für Sendungen unter 5000 kg, b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russisch. Grenzverkehr		Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russisch. Grenzverkehr		a) 101 b) 81				
				Molit	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland und Rumänien)					a) 95 b) 76				
				Wama	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland und Rumänien)					a) 98 b) 79				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
										Kreuzer				
75	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glas und Glaswaaren aller Art der Pos. 6—14 und 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Czudin	Hliboka	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen a) für Sendungen unter 5000 kg b) bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	a) 32 b) 29	25 18	7 11	Im Kartirungswege		
76	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien und Requisiten	Von und nach allen Stationen der Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Eisenbahnen Luzan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Straza (Brodina), Nepolokoutz-Wiżnitz oder Itzkany-Suczawa (Bukowinaer Landesbahnen) bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif der Bukowinaer Localbahnen	Verschieden	Verschieden	30 pCt. Nachlass von den im Localgütertarife, Theil II, Heft II, Abschnitt D VI und IX, enthaltenen Frachtsätzen der betreffenden Tarifclasse	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen der Bauunternehmung der Bukowinaer Landesbahnen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	Während der Dauer dieser Begünstigung ist jedwede Achsverfrachtung parallel den Bukowinaer Localbahnen, resp. in Concurrenz gegen dieselben zu unterlassen
77	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schnittholz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, welches aus einem mindestens 40 km von der Eisenbahnstation Kimpolung entfernten Sägewerke zur Bahnstation Kimpolung zugeführt wird	Kimpolung	Hatna transit mit der Bestimmung nach westlich von Hatna gelegenen Stationen	Aufgabe mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Verpflichtung des betreffenden Sägewerkes mittelst schriftlicher Erklärung, sein gesammtes mittelst Eisenbahn zum Versandt gelangendes Productionsquantum Schnittmaterial ausschliesslich ab Kimpolung per Bahn zu verfrachten	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	32 Kreuzer	20 Kreuzer	12 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	Sägewerke, die von dem nebenstehenden Frachtsatze Gebrauch machen wollen, haben dies der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorher anzuzeigen und die vorgeschriebene Erklärung wegen Verfrachtung ihrer gesammten Production per Bahn ab Kimpolung abzugeben
78	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mineralwasser der Pos. M 24 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Kimpolung	Hatna transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen nach Rumänien. Unterlassung jeder Verfrachtung per Bistritza. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	64 kr. ö. W.	40 kr. ö. W.	24 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
79	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19, Punkt 3 b der Güterclassification des Tarif-Theiles I, und zwar Pfosten von mindestens 58 mm Stärke	Kimpolung	Hatna	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	30	20·1	9·9	Im Kartirungswege		
80			Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Czudin	Hliboka transit (für Sendungen nach Wien, Triest, Deutschland oder Böhmen)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Frachtgutmässige Aufgabe mit directe nach Wien, Triest oder nach einer Station in Böhmen oder Deutschland lautenden Frachtbriefen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			18	11	7			
81			Stamm- und Kantholz (Balken) aus der Pos. H—19, Punkt 1 und 3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Hliboka transit für Nepolokoutz und westlich davon gelegene Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Unterlassung jederlei Achsverfrachtung aus dem Verkehrsbereiche der Stationen Berhometh a. S., Lukawetz a. S. und Zadowa nach Nepolokoutz. Die Uebernahme dieser Verpflichtung Seitens der einzelnen Firmen, welche auf die nebige Frachtbegünstigung reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			28	14	14			
				Lukawetz a. S.					26	13	13			
				Zadowa					23	11	12			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
82	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Dranitzen und Schindeln aus der Pos. H—19, Punkt 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Hliboka	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	28	18·55	9·45	Im Kartirungswege		
				Czudin					18	9·8	8·2			
				Karapcziu a. S.					7	3·15	3·85			
				Komarestie-Slobodzia					20	11·2	8·8			
				Lukawetz a. S.					26	16·45	9·55			
				Panka					17	9·1	7·9			
				Petroutz a. S.					14	7	7			
				Storožynetz					14	7	7			
				Zadowa					23	13·65	9·35			
				Berhometh a. S.	Czernowitz und Volksgarten				27	26·45	0·55			
				Czudin					20	17·6	2·4			
				Karapcziu a. S.					16	13·05	2·95			
				Komarestie-Slobodzia					22	19·2	2·8			
				Lukawetz a. S.					26	24·45	1·55			
				Panka					22	18	4			
				Petroutz a. S.					20	16	4			
				Storozynetz					20	16	4			
				Zadowa					22	20·95	1·05			
										Kreuzer				
83	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Dranitzen und Schindeln aus der Pos. H—19, Punkt 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometz a. S.	Lužan	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	33	31·55	1·45	Im Kartirungswege		
				Czudin					26	22·8	3·2			
				Karapcziu a. S.					20	16·15	3·85			
				Komarestie-Slobodzia					28	24·2	3·8			
				Lukawetz a. S.					32	29·45	2·55			
				Panka					28	22·1	5·9			
				Petroutz a. S.					27	20	7			
				Storožynetz					27	20	7			
				Zadowa					28	26·65	1·35			
										Kreuzer				
84	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Dranitzen aus der Pos. H—20, Punkt 7, und Schindeln aus der Pos. H—19, Punkt 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Frassin a. M.	Hatna	Bei Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	25	16·1	8·9	Im Kartirungswege		*) Die in Strigoja zur Auflieferung kommenden Dranitzen- und Schindeltransporte müssen mittelst der Brennholz-Ueberfuhrszüge abbefördert und während des Zugsaufenthaltes verladen werden
				Gurahumora					23	14	9			
				Illischestie					20	11·2	8·8			
				Kaczyka					15	7·7	7·3			
				Kimpolung					32	23·45	8·55			
				Molit					28	18·2	9·8			
				Paltinoasa					21	12·25	8·75			
				Strigoja *)					18	9·8	8·2			
				Wama					29	19·6	9·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
85	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Hinsichtlich der via Ungheni nach Südrussland austretenden Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz-Sendungen kommt die Frachtberechnung nach Massgabe der im Hefte 2, Abschnitt D, des Localtarifes sub IX, c, 2 a), für derlei Transporte ab Stationen der Bukowinaer Localbahnen nach Suczawa transit festgestellten ermässigten Sätze schon bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zur Anwendung				Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif				Im Rückvergütungswege	Gegen die bis längstens Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewerkstelligende Vorlage der bezüglichen Fracht-, bezw. Zolldocumente, aus welchen der via Ungheni nach Südrussland erfolgte Austritt der betreffenden Sendungen unzweifelhaft hervorgeht	
86	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lukawetz a. S.	Hliboka transit für Nepolokoutz und westlich von Nepolokoutz gelegene Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Unterlassung jeder Achsverfrachtung von der Station Lukawetz a. S. nach Nepolokoutz. Die Uebernahme dieser Verpflichtung Seitens der einzelnen Firmen, welche auf diese Frachtbegünstigung reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	26 kr.	21 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
87	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Czudin	Hliboka transit (für Sendungen nach galizischen Stationen und darüber hinaus)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. — Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	18 kr. ö. W.	14 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
88	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Hartes Brennholz (für Sendungen von den Verladestellen der Schleppbahn Berhometh-Mezebrody)	Berhometh a. S.	Czernowitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897		23	17·33	5·67	Im Kartirungswege		
					Volksgarten				22	16·63	5·37			
89	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz der Pos. H—20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Karapcziu a. S.	Bojan	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	K r e u z e r 20	18	2	Im Kartirungswege		
					Nowosielitza				24	19	5			
					Kolomea				19	15	4			
					Zabłotów				17	15	2			
				Berhometh a. S.	Kolomea, Zabłotów, Sniatyn und Nepolokoutz				Verschieden	21	Verschieden			
				Czudin						18				
				Komarestie-Slobodzia						18				
				Lukawetz a. S.						19				
				Panka						18				
				Petroutz a. S.						15				
				Storożynetz						15				
				Zadowa						18				
90	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H—20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Berhometh a. S.	T u r k a	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	22		Im Kartirungswege		
				Czudin						19				
				Komarestie-Slobodzia						19				
				Lukawetz a. S.						20				
				Panka						19				
				Petroutz a. S.						16				
				Storozynetz						16				
				Zadowa						19				
91	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Prügelholz (Knüppelholz) der Pos. H—20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Verladestelle Komarestie-Werth km 34 der Linie Hliboka—Berhometh a. S.	Storożynetz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	kr. 5		Im Kartirungswege		
					Ropcze					8				
					Karapcziu a. S.					9				
					Presekareny					10				
					Hliboka					12				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
92	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Abfallholz	Berhometh a. S.	Czernowitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	23	21·45	1·55	Im Kartirungswege		Bei weichem Abfallholz wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendungen, in minimo 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt
					Zuczka				25	21·58	3·42			
93			Abfall- (Brenn-) Holz	Verladestelle Russ-Moldawitza der Schleppbahn Russ-Moldawitza—Wama	Hatna trans.				Verschieden	12·4	Verschieden			
					Czernowitz					22·4				
					Volksgarten					21·4				
				Wama transit für Sendungen von Russ-Moldawitza	Eisenau loco				2	1	1			
94	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Weiches Abfallholz (Klotzholz- und Sägeabfälle (Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle) als Frachtgut	Lukawetz a. S.	Hliboka transit (für Stationen der Linie Lemberg—Suczawa)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Strecke Lemberg—Suczawa. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	17 kr. ö. W.	12 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
									Kreuzer ö. W.					
95	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Weiches Abfallholz (Klotzholz- und Sägeabfälle, Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle)	Berhometh a. S.	Storozynetz	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. wenn trotz rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das Ladegewicht nicht erreicht werden sollte, Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 80 pCt. des Ladegewichtes. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	14	12	2	Im Kartirungswege		
					Ropcze				15	13	2			
					Karapcziu a. S.				16	14	2			
				Lukawetz a. S.	Storozynetz				12	10	2			
					Ropcze				14	12	2			
					Karapcziu a. S.				15	13	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
96	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Weiches Abfallholz (Klotzholz- und Sägeabfälle [Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle]) als Frachtgut	Lukawetz a. S.	Presekareny	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. wenn trotz rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das Ladegewicht nicht erreicht werden sollte. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 80 Percent des Ladegewichtes. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	16	14	2	Im Kartirungswege		Die Abgabe in Presekareny kann nur nach vorausgegangener Uebereinkunft mit der Bahnverwaltung erfolgen
				Berhometh a. S.					17	15	2			
										kr.				
97	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Abfall(Brenn-)holz	Verladestelle Watra-Moldawitza	Czernowitz	Bei Aufgabe seitens der zur Benützung der Schleppbahn Russ-Moldawitza—Wama vertragsmässig berechtigten Firmen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Bei Beförderung von weichem Abfallholze wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendung, in minimo aber 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	24	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Dragosza						23				
				Deia						22				
				Watra-Moldawitza	Volksgarten					23				
				Dragosza						22				
				Deia						21				
									Kreuzer					
98	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Abfallholz (Klotzholz und Sägeabfälle [d. s. Säumlinge, Latten- und Schwartenabfälle])	Paltinoasa	Volksgarten	Frachtzahlung für das effective Gewicht, mindestens aber für 80 Percent des Ladegewichtes unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und Ausnützung des Wagenraumes. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	19	16	3	Im Kartirungswege		
					Czernowitz				20	17	3			
					Zuczka				24	17	7			
					Sadagora				24	19	5			
					Bojan				31	26	5			
					Nowosielitza				35	30	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
99	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzsägespäne der Pos. H—27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a. S. für Sendungen von Mezebrody	Z u c z k a	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	51 kr.	16·2 kr.	34·8 kr.	Im Kartirungswege		Wenn bei Verladung das Ladegewicht nicht erreicht wird, wird bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendungen, in minimo 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt
100	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle	Kimpolung	Brody (Bhf.) transit; Husiatyn transit; Podwołoczyska (Bhf.) trs. — mit der Bestimmung nach Russland	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1. für den Oesterr. - Ungarisch - Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 79; 73; 86		Im Kartirungswege		
					Nowosielitza (Bhf.) transit mit der Bestimmung nach Russland und Rumänien)					72				
					Hatna transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen		Localtarif	57 kr.	32 kr.	25 kr.			
101	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Position H—19 des Tarif-Theiles I. mit Ausnahme von welchem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke)	Bednarów; Boryslaw; Czernowitz; Czortków; Hatna trs.; Hliboka; Husiatyn; Sambor; Skole; Stanislau; Stryj; Suczawa; Wygoda; Zuczka	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder directe nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)" lauten. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 33; 51; 14; 46; 13; 13; 52; 54; 51; 26; 46; 19; 47; 14		Im Kartirungswege		
				Berhometh a. S.; Czudin; Komarestie-Slob.; Lukawetz a. S.; Panka; Petroutz a. S.; Storożynetz; Zadowa						36; 22·8; 33; 36; 30; 27; 27; 36				
				Frassin a. M.; Gurahumora; Illischestie; Kaczyka; Kimpolung; Molit; Paltinoasa; Wama						29; 29; 26; 23; 36; 32; 27; 35				
				Radautz						17				

Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
102	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holz der Position H—20 der Güterclassification des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder directe nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)“ lauten. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 24·3		Im Kartirungswege		
				Czudin						18·0				
				Komarestie-Slob.						19·0				
				Lukawetz a. S.						22·8				
				Panka						17·5				
				Petroutz a. S.						16·0				
				Storożynetz						16·0				
				Żadowa						20·8				
				Frassin a. M.						23·2				
				Gurahumora						21·7				
				Illischestie						19·7				
				Kaczyka						17·2				
				Kimpolung						28·5				
				Molit						24·7				
				Wama						25·7				
				Radautz						14·7				

Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im **Rückvergütungswege** Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Kreuzer					
103	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eisenschlacke aus Pos. 8—19, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Frachtgutmässige Aufgabe mit directen nach Mähr.-Ostrau, Schönbrunn oder nach oberschlesischen Stationen lautenden Frachtbriefen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	41	13·4	27·6	Im Kartirungswege		
				Eisenau					37	12	25			
				Wama					35	11·2	23·8			
				Frassin a. M.					29	9·2	19·8			
104			Tabak-fabrikate	Czernowitz	Gurahumora	Frachtgutmässige Aufgabe in beliebigen Mengen			98	55	43			
									Kreuzer					
105	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Steine aller Art (mit Ausnahme der in Pos. 8—59 genannten) in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten aus Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Molit	Hatna transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	22	10·4	11·6	Im Kartirungswege		
					Czernowitz				42	28·4	13·6			
					Suczawa loco und transit				28	14·4	13·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
106	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus der Pos. 8-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I b) Bruchsteine der Pos. 8-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Molit	Volksgarten	Frachtgutmässige Aufgabe und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	a) 61 b) 44	23 16	38 28	Im Kartirungswege		
					Czernowitz				a) 63 b) 45	25 17	38 28			
					Zuczka				a) 63 b) 45	25 17	38 28			
									Kreuzer ö. W.					
107	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bruchsteine aller Art der Position 8-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Molit	Radautz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	31	14·3	16·7	Im Kartirungswege		
			Steine aller Art der Position 8-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I			Aufgabe von mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			35	19·4	15·6			
			Bruchsteine aus der Position 8-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Hatna transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			22	10·4	11·6			
108	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K-32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Laibach transit	Rudolfswerth	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	27 kr.	16 kr.	11 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
109	**K. k. österr. Staatsbahnen**	Steyrthalbahn und Kremsthalbahn	Säcke, gebrauchte, der Pos. 8–11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nettingsdorf	Grünburg	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	29·8 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei den Sendungen von Grünburg nach Nettingsdorf von der gleichzeitig als Absender und Empfänger, bei den Sendungen von Nettingsdorf nach Grünburg dagegen von der nur als Absender erscheinenden Firma bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu bewirken ist. Diese Documente werden nicht mehr zurückgestellt, und erlischt bei verspäteter Vorlage derselben jeder Anspruch auf Vergütung	
			Holzstoff, nasser, aus der Pos. H—29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Grünburg	Nettingsdorf	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 Tonnen pro Jahr** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, bezw. rücksichtlich der Schmalspurbahn pro zwei Wagen, bei Einhaltung der einschlägigen sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen								
110	**K. k. österr. Staatsbahnen**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	1. Melasse 2. Leere, gebrauchte Fässer	a) der landwirthschaftlichen Zuckerfabrik in Brüx k.k.St.B. b) der Ersten Zuckerfabrik in Brüx k.k.St.B. oder umgekehrt	dem Industriegeleise der Spiritus- und Pottaschefabrik in Brüx A.T.E.	ad 1) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen; ad 2) Bei Zahlung der Fracht pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad 1. a) 5·5 kr. pro 100 kg ad 1. b) 5·95 kr „ 100 „ ad 2. a) u. b) fl. 3·30 pro Wagen		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
111	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Baumaterialien aller Art als Frachtgut	Allen Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, angeführten Linien	Laibach, für Sendungen, welche zum Wiederaufbau der durch das Erdbeben im Jahre 1895 zerstörten Gebäude der Josefsthaler Papierfabrik, Station Salloch, bestimmt sind	Die Sendungen müssen an die Josefsthaler Papierfabrik adressirt sein	Vom 18. October 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	50 pCt. Nachlass von den Frachtsätzen auf Grund der Gebührenberechnungstabelle unter Ziffer VII des Abschnittes A im vorangeführten Localgütertarife bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·1 kr. per 100 kg und 1 km und des Frachtsatzes von 4 kr. per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Josefsthaler Papierfabrik als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe und einer Bestätigung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Laibach, dass die betreffenden Sendungen thatsächlich zu dem in der Rubrik 6 angeführten Zwecke benöthigt, bezw. verwendet wurden, welche zum Behufe der Liquidation bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist	
112	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kalk des Ausnahmetarifes 13 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Setzdorf, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Localbahn Niederlindewiese-Barzdorf [Heinersdorf])	Dresden Altstadt Dresden Friedrichstadt Dresden Neustadt (Leipzig. und Schlesischer Bahnhof)	Der im Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande für die Anwendung des Ausnahmetarifes 13 giltigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	Pfg. 81 83 84		Im Kartirungswege		
113	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Buchenscheitholz (Brennholz)	Prachatitz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Waldmünchen, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Bei Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens (mindestens aber für 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief)	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif-Theil IV, Heft 3, vom 1. Juni 1894 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	0·85 Mark	.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
114	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		I. Güter aller Art als Frachtgut	Wien (K.E.B.)	Passau (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) oder umgekehrt	Auflieferung, bezw. Frachtzahlung pro Wagen auf einen Frachtbrief von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg *) Siehe die weiteren Bedingungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Francs Gold a) 2·10 b) 1·85	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, sowie der Original-Connossements für den Seetransport, welche vom Absender bis längstens 3 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirken ist	
			II. Eier, frisches Fleisch, Wildpret, Geflügel, Butter und frisches Obst als Frachtgut	Wien (K.E.B.)		a) 5.000 kg b) 10.000 kg				a) 1·75 b) 1·50				

*) 1. Die Sendungen müssen nachweisbar — vergleiche die 13. Rubrik — nach, resp. von **Harwich oder London,** loco oder transit, zur Beförderung gelangt und auf Grund parteiseitiger Frachtbrief-Vorschrift in **Passau,** Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, zur Umexpedition gebracht worden sein.
2. Die Ladungen ad I (Güter aller Art als Frachtgut) dürfen nicht aus Artikeln gebildet sein, welche laut Betriebs-Reglement des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen nur bedingungsweise zum Transporte zugelassen sind.
Dagegen unterliegt die Berechnung der bezüglichen Frachtsätze (Frcs. 2·10, bezw. Frcs. 1·85 pro 100 kg) auf solche nur bedingungsweise zugelassene Artikel keinem Anstande, wenn dieselben einzeln in Wagenladungen von mindestens 5000 oder 10.000 kg auf einen Frachtbrief zur Auflieferung gebracht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
115	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Sammelladungen, gebildet aus Gütern der Classe A, sowie der Ausnahmetarife Nr. 7 a und 6 b des Tarifes für den Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896	Prag (Bubna) B.E.B. Prag (Sandthor) B.E.B. Prag (Smichow) B.E.B. Prag (St.B.) k.k.St.B. Smichow k.k.St.B. Komotau B.E.B. und Kralup B.E.B.	Lindau, Bregenz, Buchs und St. Margrethen und umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Directer Tarif im Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbande, giltig vom 1. März 1896	Verschieden	Für Güter der Classe A oder des Ausnahmetarifes 7 a bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg kommt der Frachtsatz der Classe A, bezw. des Ausnahmetarifes 7 a, für die übrigen zugeladenen Güter und das Ergänzungsgewicht bis zu 10.000 kg pro Wagen der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 6 b des ab 1. März 1896 giltigen Verbandstarifes zur Anwendung		Im Kartirungswege		Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarife, Theil I für den genannten Verbandsverkehr (giltig ab 1. März 1896) enthaltenen Bestimmungen Giltigkeit

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
116	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Petroleum	Bregenz	Buchs	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	23	6·6	16·4	Im Kartirungswege		Nur giltig für jene Petroleumtransporte ab Triest, welche in Reservoirs zu Bregenz eingelagert und ab da in vollen Wagenladungen à 10 t via Buchs, bezw. via St. Margrethen nach der Schweiz weiterbefördert werden
					St. Margrethen				9	2·4	6·6			
117	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Kartoffeln der Pos. 8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stationen des Abschnittes A östlich und nördlich von Dembica	Stationen der Strecken Grybów—Zwardón, Podgórze-Plaszów—Skawina—Oswięcim, Skawina—Sucha und Alt-Sandec—Muszyna-Krynica	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. September 1897	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1896	Siehe nachstehende Gebührenberechnungs-Tabelle			Im Kartirungswege		Die Anwendung der im Verordnungs-Blatte vom 28. November 1896 sub Post 2090 verlautbarten Tarifbegünstigung schliesst die Inanspruchnahme dieser Begünstigung hinsichtlich der Station Chabówka aus

Kilometer	Normaler Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Kilometer	Normaler Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Kilometer	Normaler Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass
	Kreuzer pro 100 kg				Kreuzer pro 100 kg				Kreuzer pro 100 kg		
91—100	21	16	5	241—250	36	30	6	391—400	48	42	6
101—110	22	18	4	251—260	36	31	5	401—410	48	43	5
111—120	23	19	4	261—270	37	32	5	411—420	49	44	5
121—130	25	20	5	271—280	38	33	5	421—430	50	45	5
131—140	26	21	5	281—290	39	33	6	431—440	51	45	6
141—150	27	22	5	291—300	40	34	6	441—450	52	46	6
151—160	28	23	5	301—310	40	35	5	451—460	52	47	5
161—170	29	24	5	311—320	41	36	5	461—470	53	48	5
171—180	30	25	5	321—330	42	37	5	471—480	54	48	6
181—190	31	25	6	331—340	43	37	[illegible]	481—490	55	49	[illegible]
191—200	32	26	6	341—350	44	38	6	491—500	56	50	6
201—210	32	27	5	351—360	44	39	5	501—510	56	51	5
211—220	33	28	5	361—370	45	40	5	511—520	57	52	5
221—230	34	29	5	371—380	46	41	5	521—530	58	52	6
231—240	35	29	6	381—390	47	41	6	531—540	59	53	6
								541—550	60	54	6

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
118	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eisen der Pos. E—6 (der Güterclassification des Tarif-Theiles I)	Mürzzuschlag transit	Kohleben	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. — das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	Kreuzer 3·5		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von dem Industriegeleise in Arzbach, bezw. von jenem in Kohleben stammen oder auf eines dieser Industriegeleise übergehen
			Holz der Pos. H—19 und H—20	Arzbach	Mürzzuschlag					6·0				
				Arzbach	Kohleben					5·0				
				Kohleben	Mürzzuschlag					2·94				
			Holzkohle der Pos. 9 aus B, III, g, β	Arzbach	Kohleben (oder umgekehrt)					3·24				
				Mürzzuschlag	Kohleben					3·5				
			Roheisen der Pos. E—8	Mürzzuschlag transit	Kohleben					3·5				
				Neuberg	Kohleben					5·0				
			Eisen- und Blechabfälle der Pos. A—7 a	Mürzzuschlag	Kohleben					3·5				
			Chamotteziegel aus der Pos. Z—1	Mürzzuschlag	Kohleben					4·0				
			Sägespäne aus der Pos. H—27	Kohleben	Mürzzuschlag					3·5				
			Kohlen, mineralische, der Pos. K—32	Mürzzuschlag transit	Kohleben					3·5				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
119	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Der Classe	München C.B., Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Settenz, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 4. Februar 1894		In Mark		Im Kartirungswege		
			Eilgut							10·56				
			Stückgutclasse I							4·92				
			Stückgutclasse II							4·65				
			A 1							2·97				
			B							2·61				
			C 1							3·13				
			C 2							2·74				
			A 2							2·52				
			Sp.-T. I							2·30				
			Sp.-T. II							1·85				
			Sp.-T. III	und umgekehrt						1·26				
120	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzspäne zur Bier- und Essigklärung	Bereg-Szt. Miklós, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen		Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik angeführten Tarife. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Theil II (Gemeinschaftliches) Heft B, vom 1. November 1894 und Theil II. Heft 2, vom 1. October 1895 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Ausnahmetarif Nr. 64 Mark			Im Kartirungswege		
					Bamberg				4·01	3·18	0·83			
					Bayreuth				3·72	3·02	0·70			
					Fürth				3·91	3·32	0·59			
					Hof				3·67	2·71	0·96			
					Kulmbach				3·82	3·00	0·82			
					Nürnberg C.B.				3·89	3·30	0·59			
					Nürnberg O.B.				3·90	3·29	0·61			
					Regensburg				3·58	3·34	0·24			
				oder umgekehrt										
121	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilung C des in der 8. Rubrik angeführten Tarifes, Theil IV, Heft 2	Den Verbandsstationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) oder umgekehrt	Schalding, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik genannten Tarife	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft,) vom 1. November 1894; Theil IV, Heft 2, vom 1. August 1893 für den Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es gelangen die im vorbezeichneten Tarife, Theil IV, Heft 2, bezw. in dessen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Station Vilshofen, gekürzt um Mark 0·04 für 100 kg, zur Anwendung		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
122	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, bei Bezahlung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Staab, Nürschan und Littitz, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Lindau transit, sowie nach schweizerischen Stationen	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen (Theil VI) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	4 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirken ist	
123	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlproducte der Pos. M-4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	der Schienenverbindung der 1. Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien I (K.E.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	9 Kreuzer		Im Kartirungswege		
124	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Kisutcza Ujhely	Oderberg trs.	Die Sendungen müssen nach einer Auslands- oder Elbeumschlags-Station bestimmt sein. Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten die einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1890	18·5 *)	17·0 *)	1·5 *)	Im Kartirungswege		*) Inclusive Oderberger Ueberfuhrsgebühr
125	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Getreide, Mahlproducte und Salz	Cilli	St. Peter im Sannthal	**Auflieferung eines Minimalquantums von 600 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** In jedem Gewichte, jedoch nur bei vollständigem Verzicht auf jede Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Bestehender ermässigter Kartirungssatz	12 Kreuzer incl. Mgb.	8 Kreuzer incl. Mgb.	4 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

126 Südbahn-Gesellschaft

Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche für den Bau und die Einrichtung der in Triest zu errichtenden Hochöfen und Fabriksanlagen der Krainischen Industrie-Gesellschaft bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, von allen österreichischen Südbahnstationen nach Triest S.B. der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennige					
127	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bleche aller Art	Schönau	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe in jedem Quantum	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	81	65*)	16	Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr bereits enthalten
					Dresden-Elbkai				109	87	22			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
1	Nr. 150 vom 31. December 1896	2777	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn Aussig-Teplitzer Eisenbahn Böhmische Nordbahn Buschtěhrader Eisenbahn	Eilgüter aller Art	verschiedenen böhmischen, mährischen und schlesischen Stationen	Krakau	In Spalte 5: von nach hat es anstatt: „Brünn transito — Krakau oder umgekehrt" richtig zu heissen: „Brünn — Krakau transito oder umgekehrt"	
						oder umgekehrt			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	Nr. 125 vom 31. October 1896	1770	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Buschtěhrader Eisenbahn	Ordinäre Glasflaschen	Neusattl	Triest Fiume	In der Rubrik 6 ist nach dem Worte „griechischen" einzuschalten: „**Sicilianischen**". Diese **Abänderung** tritt mit 1. Jänner 1897 in Kraft	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. | **Wien, 9. Jänner 1897.** | **X. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate October 1896 und Vergleich der Einnahmen der ersten zehn Monate 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate October 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 31. October die 8·603 km lange Localbahnstrecke Niklasdorf—Zuckmantel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

In Ungarn:

Am 1. October die 29·05 km lange Strecke Stuhlweissenburg—Adony-Szabolcs der Fehereser und Tolnaer Comitatsbahn;

am 3. October die 29·7 km lange Kecskemet—Tisza-Ugher Localbahn;

am 19. October die 5·32 km lange Theilstrecke Pancsova—Temesufer der Localbahn Pancsova-Petrovoszello;

am 26. October die 47·54 km lange Strecke Tisza-Polgar—Kiralytelek der Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza;

am 27. October die 66·144 km lange Localbahn Garamberzencze-Léva.

Sämmtliche Localbahnen stehen im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Im Monate October 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 13,259.654 Personen und 13,018.372 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 37,069.916 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1182 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 13,101.994 Personen und 11,923.671 t Güter, 35,465.210 fl., oder per Kilometer 1179 fl., daher resultirt für den Monat October 1896 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·3 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 31. October 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 134,380.464 Personen und 97,436.911 t Güter, gegen 133,461.700 Personen und 92,433.660 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 308,096.632 fl., im Vorjahre auf 291,172.719 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten des Gegenstandsjahres 30.841 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1895 dagegen 29.766 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 9990 fl., gegen 9782 fl. im Jahre 1895, das ist um 208 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 11.988 fl., gegen 11.738 fl. im Jahre 1895, das ist um 250 fl., mithin um 2·1 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zehn Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1896 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62.267
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	38.304
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	34.352
4. Leoben-Vordernberger Bahn	28.958
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	25.136
6. Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	25.136
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	21.541
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20.458
9. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	19.430
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.490
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	17.380
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.305
13. Böhmische Nordbahn	14.274
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.866

	Gulden
15. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	12.358
16. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	12.071
17. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	11.934
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	11.226
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.133
20. Eisenbahn Wien-Aspang	9.540
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.760
22. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.118
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.725

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Gulden
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.212
2. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	20.353
3. Localbahn Swoleňowes-Smečna	18.977
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	16.570
5. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	14.478
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.512
7. Stauding-Stramberger Localbahn	13.184
8. Kuttenberger Localbahn	11.898
9. Bozen-Meraner Bahn	11.157
10. Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10.943
11. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	10.801
12. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.586
13. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.998
14. Budapester Localbahnen	9.122
15. Neutitscheiner Localbahn	8.806
16. Localbahn Petroszény-Lupény	8.586
17. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	7.830
18. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.345
19. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	7.188
20. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.952
21. Localbahn Dolina-Wygoda	6.278
22. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.156
23. Gölnitzthal-Bahn	5.114
24. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	5.070
25. Localbahn Mösel-Hüttenberg	5.020
26. Poprádthal-Bahn	4.920
27. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	4.558
28. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.345
29. Unterkrainer Bahnen	4.253
30. Localbahn Potscherad-Wurzmes	4.170
31. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.980
32. Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.964
33. Bukowinaer Localbahnen	3.823
34. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.647
35. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.634
36. Kremsthal-Bahn	3.611
37. Valsugana-Bahn	3.599
38. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.592
39. Ungthal-Bahn	3.542
40. Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	3.454
41. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.310
42. Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.275
43. Torontaler Localbahnen	3.274
44. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.246
45. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.049
46. Számosthal-Bahn	3.004
47. Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.929
48. Háromszéker Localbahnen	2.921
49. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.908
50. Belišće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.890
51. Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.869
52. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.864
53. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.810
54. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.800
55. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.752
56. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.699
57. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localb. Salzburg-Lamprechtshausen	2.682
58. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.644
59. Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.598
60. Localbahn Budapest-Gran	2.578
61. Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	2.560
62. Localbahn Kaschau-Torna	2.558
63. Böhmische Commercialbahnen	2.520
64. Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.514
65. Localbahn Auspitz	2.510
66. Zagorianer Bahn	2.459
67. Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.454
68. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.441
69. Mühlkreis-Bahn	2.423
70. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.396
71. Mährische Westbahn	2.339
72. Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.314
73. Székler Eisenbahn	2.274
74. Localbahn Csorba-Csorbató (Zahnradbetrieb)	2.264
75. Steyrthal-Bahn	2.252
76. Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.242
77. Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	2.236
78. Localbahn Terret-Kowászna	2.215
79. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.194
80. Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.132
81. Welser Localbahn	2.112
82. Localbahn Plan-Tachau	2.108
83. Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	2.105
84. Localbahn Wotic-Selčan	2.062
85. Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	2.056
86. Slavonische Localbahn	2.041
87. Localbahn Asch-Rossbach	2.032
88. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.004
89. Localbahn Körös-Belovár	2.004
90. Murthal-Bahn	1.958
91. Löcsethal-Bahn	1.952
92. Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.944
93. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.915
94. Localbahn Postelberg-Laun	1.914
95. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.882
96. Biharer Vicinalbahnen	1.854
97. Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.812
98. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.805
99. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.792
100. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.792
101. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.781

		Gulden
102.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.778
103.	Szilágysager Eisenbahn	1.748
104.	Gailthal-Bahn	1.721
105.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.655
106.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.649
107.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.644
108.	Békéser Comitatsbahnen	1.642
109.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.590
110.	Ybbsthal-Bahn	1.573
111.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.565
112.	Localbahn Hermannstadt-Felek	1.543
113.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.528
114.	Csetnekthal-Bahn	1.507
115.	Kolomeaer Localbahnen	1.483
116.	Muranythal-Bahn	1.472
117.	Zsitvathal-Bahn	1.451
118.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.444
119.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.442
120.	Localbahn Zwittau-Polička	1.391
121.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Polgar	1.373
122.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.362
123.	Friauler Localbahn	1.340
124.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.310
125.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.276
126.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.267
127.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	1.247
128.	Neográder Comitatsbahn	1.234
129.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.193
130.	Matraer Vicinalbahnen	1.124
131.	Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.068
132.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.063
133.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1.062
134.	Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	1.046
135.	Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.040
136.	Localbahn Borossebes-Menyháza	1.037
137.	Felek-Fogáraser Localbahn	1.020
138.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.010
139.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.008
140.	Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	995
141.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	980
142.	Békes-Csanáder Localbahn	935
143.	Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza	934
144.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	901
145.	Localbahn Kaposvár-Fonyod	802
146.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	776
147.	Boldvathal-Bahn	767
148.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	761
149.	Localbahn Karczag—Tisza-Füred	760
150.	Localbahn Pápa-Csorna	672
151.	Localbahn Garamberzencze-Léva	654
152.	Ungarische Südostbahn	653
153.	Localbahn Zsebely-Csakovár	642
154.	Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh	620
155.	Localbahn Warasdin-Golubovec	617
156.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	605
157.	Fehereser und Tolnáer Comitatsbahnen	560
158.	Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	539
159.	Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	534
160.	Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	526
161.	Localbahn Pancsova-Petrovoszello	395
162.	Taraczthal-Bahn	139

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	10·4
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	8·8
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	6·1
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	5·2
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	4·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	4·2
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·5
Eisenbahn Wien-Aspang	3·1
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	3·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	2·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	2·7
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·1
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	184·2
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	39·4
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	29·4
Murthal-Bahn	27·5
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	26·9
Localbahn Borossebes-Menyháza	21·9
Localbahn Potscherad-Wurzmes	21·1
Welser Localbahn	20·1
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	18·2
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	17·8
Friauler Bahn	17·3
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	16·7
Torontaler Localbahnen	15·9
Stauding-Stramberger Localbahn	15·1
Békés-Csánader Localbahn	14·4
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14·2
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	14·1
Localbahn Auspitz	13·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12·9
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	12·9
Budapester Localbahnen	12·9
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	11·0
Localbahn Kaschau-Torna	10·7
Mährische Westbahn	10·2
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	9·9
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	9·5
Kuttenberger Localbahn	9·2
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	9·2
Slavonische Localbahn	9·2
Localbahn Strakonitz-Winterberg	8·5
Bihárer Vicinalbahn	8·1

Fortsetzung auf Seite

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1896	1895	Im Monate October 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn	7.986	7.959	3,184.727	3,130.498	2,132.023	7,342.119	9,474.142	1.186	9,012.937	1.132	+ 4·8	7.968	7.946
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.606	2.164	626	1.361	1.987	132	3.854	257	— 48·6	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	4.159	1.450	1.677	1.928	3.605	157	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	18.160	29.939	7.056	47.471	54.527	310	54.084	307	+ 1·0	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	5.710	. . . .	3.317	3.317	414	7.653	956	— 56·7	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.547	2.701	1.716	5.387	7.103	355	13.913	696	— 49·0	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.787	760	1.092	1.031	2.123	132	1.758	110	+ 20·0	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.964	1.538	2.232	2.179	4.411	113	4.992	128	— 11·7	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.231	2.044	1.392	3.146	4.538	146	5.100	164	— 11·0	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.675	2.823	1.414	2.819	4.233	282	4.433	296	— 4·7	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	1.707	825	343	962	1.305	163	1.280	160	+ 1·9	8	2
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2.874	5.982	360	5.849	6.209	188	6.195	187	+ 0·5	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	17.911	8.451	11.723	9.120	20.843	204	22.702	255	— 8·2	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	. . .	4.287	499	1.288	695	1.983	90	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Mährische Westbahn	90	90	10.130	22.643	3.159	19.758	22.917	254	27.245	302	— 15·9	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.352	6.686	273	1.850	2.123	425	1.774	355	+ 19·7	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	11.428	3.452	4.033	8.119	12.152	160	10.211	134	+ 19·4	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	2	2.766	2.660	511	2.029	2.540	181	869	434	— 58·3	14	0·2
Plan-Tachau	13	13	3.059	1.191	931	1.416	2.147	165	2.944	226	— 26·9	13	13
Postelberg-Laun	11	11	916	19.765	118	9.882	10.000	909	7.625	693	+ 31·2	11	2
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.484	44.570	183	30.078	30.261	1.780	12.246	720	+ 147·2	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.483	1.432	647	1.875	2.522	252	2.810	281	— 10·3	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	. . .	3.644	980	1.359	1.268	2.627	119	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	8.721	3.489	2.222	7.052	9.274	290	7.927	247	+ 17·4	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.198	15.272	11.068	36.979	48.047	359	49.886	372	— 3·5	134	134
Valsugana-Bahn	63	. . .	25.332	2.594	11.279	10.229	21.508	341	. . . .	. . .	. . .	39	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.188	2.378	1.916	2.606	4.522	411	2.995	272	+ 51·1	11	11
Welser Localbahn	54	54	15.035	9.345	4.839	8.590	13.429	249	9.047	168	+ 48·2	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	7.391	27.956	1.799	9.952	11.751	691	11.397	670	+ 3·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	10.497	3.979	1.584	3.664	5.248	187	7.330	262	— 28·6	28	28
Wotic-Selčan	17	17	3.424	2.699	1.059	3.229	4.288	252	4.303	253	— 0·4	17	17
Ybbsthalbahn	26	. . .	5.623	1.015	1.293	1.792	3.085	119	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.835	30.258	238	14.217	14.455	1.807	11.265	1.408	+ 28·3	8	8
Zwittau-Polička	19	. . .	2.839	833	829	1.445	2.274	119	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.348	20.042	551	14.756	15.307	638	19.118	797	— 19·9	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	752	7.238	75	3.561	3.636	727	3.160	632	+ 15·0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	188.704	829.515	41.847	539.741	581.588	5.758	591.157	5.853	— 1·6	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	203.185	270.495	92.139	410.857	502.996	1.572	515.636	1.611	— 2·4	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	74.965	314.800	45.770	426.536	472.306	2.539	460.206	2.474	+ 2·6	186	186
Linie lit. B	236	236	118.283	336.682	54.456	525.841	580.297	2.459	566.897	2.402	+ 2·4	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	39.021	78.110	16.148	149.329	165.477	1.818	165.965	1.824	— 0·3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	910.004	1,430.417	573.540	2,946.825	3,520.365	3.398	3,375.254	3.258	+ 4·3	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	91.373	85.397	20.222	65.314	85.536	304	91.484	326	— 6·8	281	262
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	59.941	104.890	26.341	223.233	249.574	3.900	218.627	3.416	+ 14·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.001	71.942	2.330	39.751	42.081	2.805	20.339	1.956	+ 43·4	15	15

Vom 1. Jänner bis Ende October 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende October 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate: 1896	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
33,396.307	22,251.571	22,440.970	57,710.872	80,151.842	10.059	22,260.137	53,701.912	75,962.049	9.560	+ 5·2	12.071	11.472	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
57.013	59.979	6.369	19.028	25.397	1.693	6.755	27.490	34.245	2.283	— 25·8	2.032	2.740	Asch-Rossbach
41.250	12.2[illegible]6	18.154	30.020	4.8174	2.095	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. .	2 514	.	Beneschau-Wlaschim
164.681	313.6[illegible]8	76.389	484 475	560.864	3.186	76.751	493.169	569.920	3.238	— 1·6	3.823	3.886	Bukowinaer Localb.
. . . . .	55.831	. . . .	41.853	41.853	5.232	. . . .	59.531	59.531	7.441	— 29·6	6.278	8.929	Dolina-Wygoda
52.312	25.830	18 663	41.905	60 568	3.028	18.331	51.882	70.213	3 511	— 13·8	3.634	4.213	Fehring-Fürstenfeld
54.020	5.884	10.951	6.927	17.878	1.117	10.000	5.229	15.229	952	+ 17·3	1.340	1.142	Friauler Bahn
74.959	17.644	18.777	22.682	41.459	1.063	18.773	22.475	41.248	1.058	+ 0·5	1.276	1.270	Fürstenfeld-Hartberg
45.633	16.211	15.248	29.224	44.472	1.434	15.723	27.632	43.355	1.399	+ 2·5	1.721	1.679	Gailthal-Bahn
63.308	28.232	15.262	26.107	41.369	2.758	16 027	23.060	39.087	2.606	+ 5·8	3.310	3.127	Gleisdorf-Weiz
20.580	5.957	3.849	8.094	11.943	1.493	1.301	2.286	3.587	1.793	— 16·7	1.792	2.152	Göpfritz-Gr. Sieghارts
27.655	45.030	3.473	37 341	40.814	1.236	4 782	41.030	45.812	1.388	— 10·9	1.483	1.666	Kolomeaer Localbahnen
180.413	67.498	108.217	91.971	200.188	2.249	110.346	113.716	224.062	2.518	— 10·7	2.699	3.022	Lemberg-Bełzec
33.787	2.712	12.503	4.019	16.522	751	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	901	. . .	Lemberg (Klep.)-Janów
108.035	94.883	36.143	139.265	175.408	1.949	34.236	124.994	159.230	1.769	+ 10·2	2.339	2.123	Mährische Westbahn
20.180	52.756	2.704	18 210	20.914	4.183	2.480	16.367	18.847	3.769	+ 11 0	5.020	4.523	Mösel-Hüttenberg
110.722	38 786	41.228	82.804	124.032	1.632	43.756	53.508	97.264	1.280	+ 27·5	1.958	1.536	Murthal-Bahn
25.129	6.062	4.646	6.798	11.444	817	69	800	869	4.345	— 81·2	980	5.214	Nakři-Netolitz Netolitz
36.880	13.494	8.949	13.879	22.828	1.757	7.862	15.687	23.549	1.811	— 3·0	2.108	2.173	Plan-Tachau
14.504	26.841	20.70	15.471	17 541	1.595	448	8.426	8.874	4.437	— 64·0	1 914	5.324	Postelberg-Laun
18.106	97.549	2.818	56 260	59.078	3.475	2.875	45 934	48.809	2.871	+ 21·1	4.170	3.445	Potscherad-Wurzmes
37.852	10.695	8.312	12.029	20.341	2.034	8.724	13.418	22.142	2.214	— 8·1	2.441	2.657	Schwarzenau-Waidhofen
18.589	2.495	6.774	4.682	11.456	1.273	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.528	. . .	Schwarzenau-Zwettl
84.721	31.355	24.318	52.192	76.510	2.391	25.361	45.299	70.660	2.204	+ 8·5	2.869	2.645	Strakonitz-Winterberg
270.264	154.203	121.419	353.422	474.841	3.544	131.341	344.186	475.527	3.549	— 0·1	4.253	4.259	Unterkrainer Bahnen
187.850	9.418	77.958	38.974	116.932	2.999	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	3.599	. . .	Valsugana Bahn
39.321	13.962	12.426	14.223	26.649	2.423	13.891	14.603	28.494	2.590	— 6·5	2.908	3.108	Vöcklabruck-Kammer
155.147	53.904	47.803	47.214	95.017	1.760	47.067	31.933	79.000	1.463	+ 20·1	2.112	1.756	Welser Localbahnen
91.633	198.452	28.145	75.910	104.063	6.121	26.488	84.863	111.351	6.550	— 6·5	7.345	7.860	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
91.817	19.706	21.631	28 125	49 761	1.777	23.921	29.052	52.973	1.892	— 6·1	2.132	2.270	Wodňan-Prachatitz
33.131	13.801	10.639	18.569	29.208	1.718	12.846	18.654	31.500	1.853	— 7·3	2.062	2.224	Wotic-Selčan
30.033	2.761	7.263	4.532	11.795	1.311	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.573	. . .	Ybbsthalbahn
19.619	285.140	2.450	108.010	110.460	13.808	2.417	95.432	97.849	1.2231	+ 12·9	16.570	14.677	Zeltweg-Fohnsdorf
4.758	1.283	1.386	2.090	3.476	1.159	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.391	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
25.570	82 904	6.595	66.336	72.931	3.039	6 223	81.763	87.986	3.666	— 17·1	3.647	4 399	Časlau-Zawratetz
8.840	49.794	1.100	24.549	25.649	5.130	986	25.519	26.505	5.301	— 3·2	6.156	6.361	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,812.450	7,491.641	430.605	4,810.101	5,240.706	51.889	462.077	4,568.652	5,030.729	49 809	+ 4·2	62.267	59.771	Aussig-Teplitzer Eisenb.
2,067.302	1,768.905	893.803	2,912.742	3,806.545	11.895	933.516	2,917 351	3,850.867	12.034	— 1·2	14 274	14.441	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
741.251	2,174 387	504.852	2,666.085	3,170.937	17 048	504.400	2,621.641	3,126.011	16 807	+ 1·4	20.458	20.168	Linie lit. A
1,342.377	2,904.990	831 834	4,111.778	4,943.612	20.947	839.676	3,973 336	4,813.012	20 394	+ 2·7	25.136	24.473	Linie lit. B
405.333	638.576	167 037	1,235.047	1,402.084	15.408	166.742	1,155.366	1,322.108	14.529	+ 6·1	18.490	17.435	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
8,724.298	10,033.795	5,686.406	23,971.032	29,657.438	28.627	5,591.455	22,787.432	28,378.887	27.393	+ 4·5	34.352	32.872	Hauptbahnnetz
929.458	441.859	206.762	412 276	619.038	2 203	189.180	380.479	569.659	2.174	+ 1·3	2.614	2 609	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
539.405	904.084	266.049	1,776.814	2,042.863	31.920	243.363	1,635.110	1,878.473	29.351	+ 8·8	38.304	35.221	Oesterr. Strecke
105.359	603.558	25.868	336.112	361.980	24.132	25.776	287.643	313.419	20.895	+ 15·5	28.958	25.074	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1896	1895	Im Monate October 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende October 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	321.059	366.606	230.901	866.938	1,097.839	1.748	1,021.738	1.627	+ 7·4	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	143.632	405.675	109.469	588.899	698.368	2.267	679.773	2.207	+ 2·7	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	767.796	1,048.661	499.068	2,265.112	2,764.180	2.023	2,691.120	1.970	+ 2·7	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	33.561	20.426	8.059	17.084	25.143	762	29.788	903	— 15·6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,210.591	551.311	952.477	2,800.273	3,752.750	2.480	3,532.322	2.335	+ 6·2	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	12.475	. . . .	1.972	. . . .	1.972	493	1.704	426	+ 15·7	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	170.767	197.902	65.719	305.134	370.853	1.301	356.175	1.250	+ 6·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	98.391	45.240	28.159	48.637	76.796	862	75 364	846	+ 1·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	24.979	76.917	8.813	79.164	87.977	1.353	87.536	1.347	+ 0·4	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	6.212	1.753	676	1.087	1.763	252	1.844	263	— 4·2	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	34.020	111.523	9.356	80.761	90.117	467	94.550	490	— 4·7	193	192
Bozen-Meraner Bahn	31	31	27.692	8.085	18.324	19.699	38.023	1.227	41.678	1.344	— 8·7	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.106	1.463	1.072	3.437	4.509	180	4.320	173	+ 4·0	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.463	3.055	1.266	5 937	7.203	288	7.141	286	+ 0·7	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	21.949	10.430	8.129	13.719	21.848	312	19.635	280	+ 11·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.704	5.001	721	2.479	3.200	1.067	3.058	1.019	+ 4·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	10.847	1.939	8.155	3.793	11.948	498	11.337	472	+ 5·5	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	11 019	1.254	6.631	5.938	12.569	217	12.158	210	+ 3·3	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.742	6.887	2.134	5.340	7.474	934	6.989	874	+ 6·9	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.597	1.630	846	2.755	3.601	240	5.184	346	— 30·6	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.794	1.490	1.240	2.080	3.320	133	3.175	127	+ 4·7	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	41.025	14.720	14.862	16.008	30.870	908	30.459	896	+ 1·3	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	. . .	10.278	3.114	3.904	3.381	7.285	291	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	14.249	3.729	10.778	5.266	16.044	240	15.835	236	+ 1·7	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.337	32.249	1 782	20.614	22.396	1.244	17.726	985	+ 26·3	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	13.970	5.520	4.350	5.490	9.840	205	8.413	175	+ 17 1	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . .	508	1.553	105	993	1.098	157	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.892	23.806	176	21.804	21.980	2.198	23.377	2.338	— 6·0	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.253	13.488	2.169	16.573	18.742	481	14.318	367	+ 31·1	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	9.189	5.339	2.437	5.132	7.569	155	7.229	148	+ 4·7	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	349	1.956	61	3.012	3.073	384	3.105	388	— 1·0	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	78.482	8.118	7.372	5.068	12.440	1.244	11.876	1.188	+ 4·7	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	180.801	338	25.149	609	25.758	613	24.165	575	+ 6·6	42	41
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	59.460	. . . .	7.226	. . . .	7.226	602	6.019	502	+ 19·9	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	133.416	. . . .	12.300	. . . .	12 300	1.757	11.060	1.580	+ 11·2	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	89.390	3.102	6.208	1.174	7.382	1.054	6.335	905	+ 16·5	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	133.406	. . . .	10.766	. . . .	10.766	1.794	8.612	1.435	+ 25·0	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	16.030	4 888	2.744	3.672	6.416	458	5.831	416	+ 10 1	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	56.620	22.374	6.613	9.856	16.469	915	15.060	836	+ 9·4	18	18
Summe	16.703	16.457	8,916.608	9,959.651	5,167.690	20,186.076	25,353.766	1.518	24,241.627	1.473	+ 3·1	16.606	16.406

Vom 1. Jänner bis Ende October 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende October 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1896 (Gulden)	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
3,252.710	2,648.245	2,236.363	6,858.658	9,095.021	14.483	2,220.012	6,306.099	8,526.111	13.577	+ 6·7	17.380	16.292	Garantirte Strecken
1,459.085	2,994.663	868.085	4,660.888	5,528.973	17.951	887.559	4,530.367	5,417.926	17.591	+ 2·1	21.541	21.109	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
7,922.061	7,692.354	5.235.818	16,882.157	22,117.975	16.192	5,202.412	16,139.637	21,342.049	15.623	+ 3·5	19.430	18.748	Oesterr. Linien
322.802	220.523	81.388	197.268	278.656	8.444	85.561	205.144	290.705	8.809	— 4·1	10.133	10.571	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
15.045 138	4.473.853	9,887.131	21,806.213	31,693.344	20.947	9,689.539	21,177.057	30,866.596	20.401	+ 2·7	25.136	24.481	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
327.666	. . . . .	48.259	. . . . .	48 259	12.065	48.789	. . . . .	48.789	12.197	— 1·1	14.478	14.636	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,681.986	1,486.967	634.959	2,420.728	3,055.687	10.722	623.796	2,377.441	3,001.237	10.531	+ 1·8	12.866	12.637	Südnordd. Verbindgsb.
973.276	388.382	314.341	393.259	707.600	7.950	318.788	367.346	686.134	7.709	+ 3·1	9.540	9.280	Wien-Aspang Bahn
265.012	586.880	90.629	684.232	774.861	11.921	86.406	677.775	764.181	11.757	+ 1·4	14.305	14.108	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
51.547	14.969	5.581	9.060	14.641	2.092	5.364	7.603	12.967	1.852	+ 13·0	2 510	2.222	Auspitzer Localbahn
292.831	319.097	80 292	325.023	405.315	2.100	79.103	333.453	412.556	2.149	— 2·3	2.520	2.579	Böhm. Commercialb.
255.516	60.645	167.882	119.585	287.467	9.273	152.894	119.253	272.147	8.779	+ 5·6	11.127	10.535	Bozen-Meraner Bahn
22.078	11.084	10.229	27.090	37.319	1.493	10.669	32.019	42.688	1.708	— 12·5	1.792	2.050	Deutschbrod-Humpoletz
30.996	16.997	11.199	30.562	41.761	1.670	11.874	33.073	44.947	1.798	— 7·1	2.004	2.158	Gr.-Priesen-W.-Auscha
244 325	88.510	90.824	119.827	210.651	3.009	89.984	113.011	202.995	2.900	+ 3·8	3.611	3.480	Kremsthal-Bahn
111.377	41.941	10.571	19.175	29.746	9.915	9.444	17.806	27.250	9.083	+ 9·2	11.898	10.900	Kuttenberger Localb.
85.777	11.084	63.863	23.038	86.901	3.621	59.729	22.890	82 619	3.442	+ 5·2	4.345	4.130	Mori-Arco-Riva a. G.
101.258	12.203	62.213	54.864	117.077	2.019	64.940	51.782	116.722	2.012	+ 0·3	2.423	2.414	Mühlkreis-Bahn
103.298	50.044	18 585	40.120	58.705	7.338	18.104	39.021	57.125	7.141	+ 2·8	8.806	8.569	Neutitscheiner Localb.
26.735	17.217	8.608	27.192	35.800	2.387	8.588	30.078	38 666	2.578	— 7·4	2.864	3.094	Reichenau a/K.-Solnitz
31.203	8.272	9.947	11.053	21.000	840	9.987	10.424	20.411	816	+ 2·9	1.008	979	Radkersburg-Luttenbg.
432.083	139.707	152.912	147.032	299.944	8.822	157.592	147.732	305.324	8.980	— 1·8	10.586	10.776	Reichenberg-Gablonz-T.
73.133	17.831	27.839	21.187	49.026	2.235	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.682	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
211.396	24.453	140 467	40 703	181.170	2.705	163 346	36.807	200.153	2.987	— 9·5	3.246	3.584	Salzkammergut-Localb.
70.961	288.366	15.506	182.271	197.777	10.987	13.583	158.155	171.738	9.541	+ 15·1	13.184	11.449	Stauding-Stramberger
129.012	42.733	40.970	49.150	90.120	1.877	42.457	41.118	83.575	1.741	+ 7·8	2.252	2.089	Steyrthal-Bahn
4.349	6.018	842	3.824	4.666	2.333	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.800	. . .	Stramberg-Wernsdorf
20.676	219.535	1.923	156.215	158.138	15.814	1.858	171.112	172.970	17.297	— 8·6	18.977	20.756	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
61.331	119.594	21.610	143.179	164.789	4.225	21.695	105.744	127.439	3.218	+ 29·4	5.070	3.922	Cilli-Wöllan
104.277	50.218	30.611	47.591	78.202	1.596	32.523	43.915	76.438	1.560	+ 2·3	1.915	1.872	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
13.113	15.919	2.441	23.984	26.425	3.303	3.149	22.923	26.072	3.259	+ 1·4	3.964	3.911	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
820.420	51.947	79.381	35.225	112.606	11 261	78.288	33.967	112.255	11.225	+ 0·3	13.512	13.470	Brünner Localeisenb.-G.
1,924.536	5.076	266.796	7.256	274.052	6.525	246.197	7.504	253.701	6.188	+ 5·4	7.830	7.426	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
613.065	. . . .	71.881	. . . .	71.881	5.990	65.617	. . . . .	65.617	5.468	+ 9·5	7.188	6.561	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
1,478 365	. . . .	123.736	. . . .	123.736	17.677	123.591	. . . . .	123.591	17.656	+ 0·1	21.212	21.187	Dampftr. Wien-Nussd.
754.948	17.057	56.057	7.779	63.836	9.119	50.148	6.966	57.114	8.159	+ 11·8	10.943	9.791	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
1,246.159	. . . .	101.768	. . . .	101.768	16.961	89.137	. . . .	89.137	14.856	+ 14·2	20.353	17.827	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
228.121	36.053	49.748	31.347	81.095	5.793	56.539	30.743	87.282	6.234	— 7·1	6.952	7.480	Salzburger Eisenb. u. Tr.
559.442	236 927	61.296	100.726	162.017	9.001	51.677	64.573	116.250	6.458	+ 39·4	10.801	7.750	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
93,663.916	73,546.266	53,421.369	157,675.518	211,096.887	12.712	52,767.041	149,409.398	202,176.439	12.323	+ 3·2	15.254	14.788	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1896	1895	Im Monate October 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende October 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.553·3	7.550	2,915.000	1,939.000	2,299.800	6,784.900	9,084.700	1.203	8,778.189	1.163	+ 3·4	7553·3	7550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	15.500	21.500	7.000	34.500	41.500	609	45.720	671	— 9·2	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	20.000	5.000	10.000	10.000	20.000	184	19.045	175	+ 5·1	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	145	19.000	3.800	9.500	7.500	17.000	117	16.977	117	. . .	145	22·7
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.600	2.700	2.300	3.700	6.000	101	6.521	110	— 8·2	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	5.600	2.100	2.800	4.200	7.000	85	9.117	110	— 22 7	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.600	3.800	2.800	7.500	10.300	210	8.808	179	+ 17·3	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	22.000	6.000	11.000	12.000	23.000	174	20.481	155	+ 12·3	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	3.200	1.000	1.600	1.900	3.500	61	. . . .	. . .	. . .	13·3	. . .
Budapest-Gran Localbahn . . .	44·7	. . .	12.000	4.000	6.000	8.000	14.000	313	. . . .	. . .	. . .	44·7	. . .
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	63 2	63·2	7.600	3.200	3.850	5.000	8.850	140	8.679	137	+ 2·2	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.500	1.100	500	2.200	2.700	113	3.863	162	— 30·2	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	12.000	4.600	7.500	9.200	16.700	123	18.314	135	— 8·9	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56 8	56·8	10.000	5.800	5 000	7.500	12.500	220	11.655	205	+ 7·3	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	5.400	1.000	2 200	1.500	3.700	94	3.528	90	+ 4·4	39 3	39·3
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	29	. . .	2.000	300	1.000	400	1.400	48	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.800	1.000	2.400	2.000	4.400	85	5.092	98	— 13·3	51·9	51·9
Garamberzencze-Léva-Localb. .	10·7	. . .	800	100	400	200	600	56	. . . .	. . .	. . .	1·1	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	6.400	7.900	3.200	15.800	19.000	378	18.594	370	+ 2·2	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	20.000	5.500	10.000	11.000	21 000	298	27.313	388	— 23·2	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	16.200	7.200	8.100	14.500	22.600	194	22.760	195	— 0·5	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42	37·4	4.800	2 000	2.400	4.000	6.400	152	4.262	114	+ 33·3	38·6	4·9
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	30.000	10.000	15.000	20.000	35.000	296	36.281	307	— 3·6	118·3	118·3
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	5.200	1.100	2.600	1.800	4.400	137	5.151	160	— 14·4	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	3.000	100	600	200	800	67	674	57	+ 17·5	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1 000	500	400	700	1.100	88	2.209	177	— 50·3	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.600	1.000	800	2.000	2.800	107	4.237	162	— 34·0	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54·1	. . .	4.000	900	2.000	1.500	3.500	65	. . . .	. . .	. . .	19·3	. . .
Karzczag-Tiszafüred	44 3	.	2.800	600	1.400	1.200	2.600	59	. . . .	. . .	. . .	24·5	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	9.200	6.000	4.700	9.000	13.700	232	11.770	199	+ 16·6	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	8·4	3.900	300	1.600	600	2.200	53	718	85	— 37·6	41·9	0·8
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb. .	27·8	. . .	1.800	400	900	600	1.500	54	. . . .	. . .	. . .	2·9	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.200	5.200	2.100	8.900	11.000	242	9.764	215	+ 12·6	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	5.000	2.200	2.500	4.500	7.000	216	8.178	252	— 14·3	32·4	32·4
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	4.500	1.500	1.800	2.100	3.900	176	3.837	173	+ 1·7	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	4.000	2.500	2.000	5.000	7.000	63	7.937	72	— 12·5	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	4.400	3.000	3.100	5.000	8.100	251	9.104	282	— 11·0	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	15.000	43.00	6.500	8.500	15.000	113	16.084	121	— 6·6	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	3.000	1.000	1.000	1.700	2.700	176	2.724	178	— 1·1	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	3.200	2.100	1.500	4.300	5.800	142	9.502	232	— 38·8	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	3.800	700	1.900	1.400	3.300	116	. . . .	. . .	. . .	18·4	. . .
Neógráder Comitatsbahnen . .	110·2	. . .	10.000	3.500	5.000	7.000	12.000	109	. . . .	. . .	. . .	17·6	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	6.600	2.900	4.000	5.800	9.800	172	12.015	211	— 18·5	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	. . .	3.000	500	1.500	700	2.200	60	. . . .	. . .	.	10·9	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	35·5	. . .	1.400	200	700	300	1.000	29	. . . .	. . .	.	7·3	. . .
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.400	12.000	1.200	15.200	16.400	906	18.132	1.002	— 9·6	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	44·1	7.600	2.400	3.800	4.700	8.500	193	8.042	182	+ 6·0	44·1	10·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	4.400	8.200	2.200	12.600	14.800	428	11.979	346	+ 23·7	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	194·1	. . .	9.000	2.000	4.500	4.000	8.500	44	. . . .	. . .	. . .	140·4	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	3.200	100	3.500	3.600	207	4.233	243	— 14·8	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.000	8.500	6.000	17.000	23.000	190	20.291	168	+ 13·1	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	4.700	2.300	2 200	2.600	4.800	102	4.659	99	+ 3·0	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	13.000	3.700	6 500	7.500	14.000	267	13.775	263	+ 1·5	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.000	1.300	1.300	1.300	2.600	124	2.505	119	+ 4·2	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	7.900	4.000	5.600	8.000	13.600	225	15.034	249	— 9·6	60·4	60·4
Szekler Bahn	35 3	35·3	4.700	3.000	3.500	5.100	8.600	244	7.750	220	+ 10·9	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	23·7	7.400	3.200	3.700	6.500	10.200	109	5.682	240	— 54·6	93·2	12·7
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	5.600	700	2.800	1.100	3.900	113	4.867	141	— 19·9	34·6	34·6
Szilágysäger Eisenbahn	107·8	107·8	5.100	7.100	5.800	14.200	20.000	186	20.484	190	— 2·1	107·8	107·8

Vom 1. Jänner bis Ende October 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende October 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom (Gulden)	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate: 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
27,549.900	15,013.900	19,928.653	55,190.880	75,119.533	9.945	18,264.761	50,575.142	68,839.903	9.118	+ 9 1	11.934	10.942	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
175.900	190.600	77.000	304.600	381.600	5.604	102.894	304.112	407.006	5.977	— 6·2	6.725	7.172	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
194.600	36.500	97.300	73 000	170.300	1.568	108.862	56.546	165.408	1.523	+ 3·0	1.882	1.828	Bács-Bodrogher Com. B.
196.600	42.600	98.300	66.300	164.600	1.135	19.075	7.591	26.666	1.175	— 3·4	1.362	1.410	Baja-Zombor-Neusatz
58.200	21.200	24.300	28 200	52.500	885	27.317	24.241	51.558	869	+ 1·8	1.062	1.043	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
68 300	17.200	29.700	34.700	64.400	779	32.561	23.732	56 293	681	+ 14·4	935	817	Békés-Csanáder Bahn
46.500	25.100	23.250	43.900	67.150	1.368	23.216	41.526	64.742	1.319	+ 3·7	1.642	1.583	Békéser Comitatsbahnen
201.600	51.600	100.800	103.000	203.800	1.545	101.402	87.138	188.540	1.429	+ 8·1	1.854	1.715	Bihárer Vicinalbahn
7.800	2.400	3.900	4.600	8.500	639	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	767	. . .	Boldvathalbahn
91.600	25.100	45.700	50.300	96 000	2.148	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.578	. . .	Budapest-Gran Localb.
68.400	27.500	34.300	41.700	76.000	1.203	42.259	34.568	76.827	1.216	— 1·1	1.444	1.459	Budapest-Lájosmizse
14.900	13.100	4.650	25.250	29.900	1.256	5.143	25.410	30.553	1.284	— 2·2	1.507	1.541	Csetnekthal-Bahn
115.200	42.300	71.000	84.700	155.700	1.144	70 973	81.687	152.660	1.122	+ 2·0	1.373	1.346	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
86.000	41.500	43 100	54.200	97.300	1.713	45.682	47.549	93 231	1.641	+ 4·4	2.056	1.969	Debreczin-Hajdu-Nánás
52.900	7.900	21.300	11.800	33.100	842	21.988	8.310	30.298	771	+ 9·2	1.010	925	Debreczin—Nagy-Léta
2.000	300	1 000	400	1.400	467	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	560	. . .	Fehereser und Tolnaer
47.800	10.200	23.900	20.200	44.100	850	27.397	18.311	45.708	881	— 3·5	1.020	1.057	Felek-Fogaraser Bahn
800	100	400	200	600	545	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	654	. . .	Garamberzencze-Léva
59 800	53.800	29.600	107.400	137.000	2.729	32.162	122.153	154.315	3.074	— 11·2	3.275	3.689	Gran—Almás-Füzitö
221.400	49.800	111.000	99.700	210.700	2.993	128.445	107.205	235 650	3.347	— 10·6	3.592	4.016	G. Kikinda-G. Becskerek
143.700	51.300	71.600	103.800	175.400	1.504	78.144	104.168	182 312	1.564	— 3·8	1.805	1.877	Grosswardein-B.-Vaskoh
40.200	16.400	20.000	32.900	52.900	1.370	3.753	1.997	5.750	1.173	+ 16·7	1.644	1.408	Gyula-Feherv.-Zalathna
255.200	80.000	127.600	160.400	288.000	2.434	135.470	148.736	284.206	2.402	+ 1·3	2.921	2.882	Háromszéker Localb.
43.800	12.700	21.900	19.500	41.400	1.286	28.494	16.607	45.101	1.401	— 8 2	1.543	1.681	Hermannst.-Felek. Lb.
26.000	1.400	5.150	2.550	7.700	647	4.728	1.339	6.067	510	+ 26·9	776	612	Hermannst.-N. Disznod
11.200	4.650	4.600	6.300	10.900	872	5.094	10.371	15.465	1.237	— 29·5	1.046	1.484	Hidegkut-Gyönk-Tamási
14.300	4.800	7.600	9.000	16.600	634	6.259	12.359	18.618	711	— 10·8	761	853	Kaposvár-Mocsolad
15.200	3.300	7.600	5.300	12.900	668	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	802	. . .	Kaposvár-Fonyod
12.200	4.700	6.100	9.400	15.500	633	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	760	. . .	Karczag-Tiszafüred
82.200	56.700	41.200	84.800	126.000	2.132	42.904	70.912	113.816	1.926	+ 10·7	2.558	2.311	Kaschau-Torna
31.000	3.350	12.350	6.300	18.650	445	596	122	718	898	— 50·4	534	1.078	Kecskem.-Füllöpszállás
1.800	400	900	600	1.500	517	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	620	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
36.200	32.200	18.100	50.600	68.700	1.510	21.173	47.342	68.515	1.506	+ 0·3	1.812	1.807	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
44.600	15.900	22.300	31.800	54.100	1.670	28.928	25.987	54.915	1.695	— 1·5	2.004	2.034	Körös-Belovár Localb.
35.100	16.000	14.100	18.800	32.900	1.482	14.267	14.875	29.142	1.313	+ 12·9	1.778	1.576	Kun-Szt. Márton-Szentes
38.800	18.700	19.400	36 200	55.600	504	26.417	41.071	67.488	612	— 17·6	605	734	Máros-Ludás—Bistritz
46.200	22.400	29.900	34.600	64.500	1.997	31.615	33.896	65.511	2.028	— 1·5	2.396	2.434	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
123.000	37.300	50.200	74.300	124.500	937	51.552	70.217	121.769	916	+ 2·3	1.124	1.099	Matraer Vicinalbahnen
24.200	6 600	6.900	9.800	16.700	1.092	7.549	8.929	16.478	1.077	+ 1·4	1.310	1.292	Mezötur-Turkever E.
29.800	18.100	13.700	36.500	50.200	1.227	15.087	56.730	71.817	1.756	— 30·1	1.472	2.107	Muránythalbahn
15.900	3.650	7.950	7.300	15.250	829	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	995	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
15.000	5.300	7.500	10.600	18.100	1.028	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.234	. . .	Neógráder Comitatsb.
58.300	23.400	37.200	47.400	84.600	1.484	37.842	56.404	94.246	1.653	— 11·2	1.781	1.984	Nyiregyháza-M.-Szalka
9.000	1.100	4.500	1.600	6.100	560	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	672	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
2.800	600	1.400	1.000	2.400	329	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	395	. . .	Pancsova-Petrovoszello
23.200	94.500	11.400	118.100	129.500	7.155	10.447	130.235	140.682	7.772	— 7·9	8.586	9.326	Petroszény-Lupény
78 400	21.800	39.200	43 200	82.400	1.868	12.185	7.398	19.583	1.939	— 3·7	2.242	2.327	Pressburg-Dunaszerdah.
41.800	37.300	20.900	52.900	73.800	2.133	36 082	45.221	81.306	2.350	— 9·2	2.560	2.820	P. Tenyö-K. Szt. Márton
59.300	15.900	29.650	31.800	61.450	438	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	526	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
4.300	19.800	1.450	21.600	23.050	1.325	1.066	21.264	22.330	1.283	+ 3·3	1.590	1.540	Ruma-Vrdnik
132.300	69.100	66.400	139.600	206.000	1.701	62.617	126.063	188.680	1.558	+ 9·2	2.041	1.870	Slavonische Localbahn
49.200	20.300	23 500	23.300	46.800	994	24.371	21.838	46.209	981	+ 1·3	1.193	1 177	Somogy-Szobb-Barcs
112.800	32.900	56.400	66.300	122.700	2.342	61.394	61.725	123.119	2.350	— 0·3	2.810	2 820	Steinamanger-Pinkafeld
35.200	5.200	13.400	5 200	18.600	886	13.537	5.881	19.418	925	— 4·2	1.063	1.110	Steinamanger-Rum
65.500	38.800	45.500	78.000	123.500	2.045	42.120	84.266	126.386	2.092	— 2·2	2.454	2.510	Száthmar-Nagybánya
39.100	25.600	28 300	38.600	66.900	1.895	30.433	33.158	63.591	1.801	+ 5·2	2.274	2.161	Székler Bahn
69.200	32.700	34.800	63.600	98.400	1.056	6.330	20.584	26.914	2.119	— 50·2	1.267	2 543	Szt. Lörincz—Slatina
64.800	6.200	32.400	9.200	41.600	1.202	33.035	8.080	41.115	1.188	+ 1·2	1.442	1.426	Szentes-H.-M.-Vasárhely
50.900	51.800	57.400	99.700	157.100	1.457	57.526	98.004	155.530	1.443	+ 1 0	1.748	1.732	Szilágyságer Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1896	1895	Im Monate October 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende October 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	1.000	100	400	100	500	15	465	14	+ 7·1	32·9	32
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	6.400	1.500	3.200	2.900	6.100	97	5.999	95	+ 2·1	62·9	7
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	9·2	. . .	1.000	200	400	300	700	76	. . .	. . .	. . .	0·9	. .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	3.200	2.500	1.600	3 400	5.000	158	7.027	222	— 28·8	31·6	31
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	2.000	500	1.000	1.000	2.000	44	. . .	. . .	. . .	18	. .
Versec—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	7.000	2 500	3.500	5.000	8.500	100	7.002	83	+ 20·5	84·6	84
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	2.000	10.500	2.400	12.000	14.400	271	18.095	341	— 20·5	53·1	53
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2 000	700	1.000	1.400	2.400	66	1.970	54	+ 22·2	36·5	36
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	297·3	56.000	24.500	26.000	49.000	75.000	220	87.569	295	— 25·4	340·2	297·
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	24.000	9.500	12.000	19.000	31.000	241	28.964	225	+ 7·1	128·8	128·
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	2.000	1.400	1.000	2 800	3.800	145	. . .	. . .	. . .	26·3	. .
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·2	8·2	2.600	800	1.300	900	2.200	46	1.469	179	— 74·3	48·2	8·
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.800	2.000	2.000	4.000	6.000	135	8.859	199	— 32·2	44·6	41·
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	377·9	377·9	121.698	212 957	64.237	366.429	430.666	1.140	398.123	1.054	+ 8 2	377·9	377·
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.290	47 357	2.368	52.287	54.655	809	53.713	795	+ 1 8	67·6	67·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	61.316	75.645	19·315	88.382	107·697	899	104.124	869	+ 3·5	119·8	119·
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	154·592	274 759	161.537	624.905	786.442	1.117	760.108	1.080	+ 3·4	704·1	704·
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	360·9	335 9	74 400	95.050	43.640	155.900	199.540	553	148.400	442	+ 25·1	360·9	335·
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	501	9 775	199	8.710	8.909	233	8.999	235	+ 0·9	38·3	38·
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	556	1·916	220	1.630	1.850	88	2.500	118	— 25·4	21·1	21·
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	4 877	16.315	3.861	28.731	32.592	265	28 002	227	+ 16·8	123·2	123·
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	212.527	23·975	33.292	4.672	37.964	827	31.730	691	+ 19·7	45·9	45·
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	95.282	3.197	7.732	734	8.466	1.058	7.533	942	+ 12·3	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn) *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1·5	. . .
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	4.824	1.925	2.885	3 522	6.407	143	7.765	173	— 17·3	44·9	44·
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.311	13.346	875	14.330	15.205	461	16.067	487	— 5·3	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	10.873	1.224	2.613	1.894	4.507	259	4.441	255	+ 1·6	17·4	17·
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	19.098	1.463	4.212	1.500	5.712	209	4.522	166	+ 25·9	27·3	27·
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.570	6.781	213	2.993	3.206	943	3.971	1.168	— 19·2	3·4	3·
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8 6	3.010	2.867	464	838	1.302	151	1.353	157	— 3·8	8 6	8·
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	3.598	1.319	1.113	2.116	3.229	336	3.711	387	— 13·2	9·6	9·
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.433	1·092	1.268	971	2.239	176	2.076	163	+ 8·0	12·7	12·
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	5.953	9.747	1.333	12.584	13 917	222	15.895	254	— 12·6	62·7	62·
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	4.242	5.253	2.152	14.303	16.455	195	14.983	177	+ 10·2	84·6	84·
N.-Lomn.—Tatra-Lomn.(elekt.)**)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3·6	1.
Poprádthal-Bahn	14	14	7.168	4.570	1 864	3.432	5.296	378	5.649	404	— 6·4	14	14
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	32.387	18 115	23.906	43.971	67.877	300	67.398	298	+ 0·7	226·4	226·
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	2.057	1.391	413	701	1.114	101	1.259	114	— 11·4	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.106	822	357	737	1.094	118	998	107	+ 10·3	9·3	9·
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	20	3.600	4	1.050	1.054	185	1.052	185	0	5·7	5·
Torontaler Localbahnen	214·7	172·9	51.647	18.830	24.728	46 667	71 395	333	42.677	247	+ 34·8	214·7	172·
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.010	8.030	2 449	11.581	14.010	327	12.579	293	+ 11·6	42·9	42·
Summe	14.638	13.624	4,343.046	3,058.721	2,975.180	8,740.970	11,716.150	800	11,223.583	824	— 2·9	14.235	13.360
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.703	16.457	8,916.608	9,959.651	5,167.690	20,186.076	25,353.766	1.518	24,241.627	1.473	+ 3·1	16.606	16.406
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.638	13.624	4,343.046	3,058.721	2,975.180	8.740.970	11,716.150	800	11,223.583	824	— 2·9	14.235	13.360
Hauptsumme	31.341	30 081	13,259.654	13,018 372	8,142.870	28,927 046	37,069.916	1.182	35,465.210	1.179	+ 0·3	30.841	29.766

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1896	1895
Achenseebahn**)	3·07	. . .	506	166	1.212	166	1.378	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·31	5·31	780	. . .	1.407	. . .	1.407	. . .	1.767	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	8.778	. . .	3.314	. . .	3.314	. . .	1.854	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

*) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.
**) Der Betrieb wurde heuer für den Personenverkehr am 15. October, im Jahre 1895 am 30. September eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende October 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende October 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
5.900	1.000	2.400	1.400	3.800	116	2.551	1.173	3 724	113	+ 2 7	139	136	Taraczthal-Bahn
65.700	11.050	32.850	21.700	54.550	867	4.989	2.122	7.111	974	— 11·0	1.040	1.169	Temesvár-N. Szt. Miklos
1.000	200	400	300	700	778	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	934	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
32 200	20.500	16.100	25.100	41 200	1.304	17.626	25.482	43.108	1.364	— 4·4	1.565	1.637	Ujszász-Jaszapáther E.
7.400	3.100	3.700	6.100	9.800	544	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	653	. . .	Ungarische Südostbahn
76.000	18.500	38.000	37.300	75.300	890	41.468	24.545	66.013	780	+ 14·1	1.068	936	Versec—Kubin-Dunap.
21.500	92.200	26.600	103.000	129.600	2.441	31.194	105.025	136.219	2.565	— 4·8	2.929	3.078	Vinkovce-Brčka
20.100	4.980	10.050	8.720	18.770	514	10 961	8.699	19.660	539	— 4·6	617	647	Warasdin-Golubovec
485.200	196.700	227.000	394.800	621.800	1.828	226.629	406 288	632.917	2.129	— 14·1	2.194	2.555	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
205.200	80.500	102 900	161 000	263.900	2.049	122 937	160.403	283.340	2.200	— 6 9	2.459	2.640	Zagorianer Bahn
21.400	19.500	9.900	39.100	49.000	1.863	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.236	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
28.000	10.850	13 500	12.300	25.800	535	9.156	3.957	13.113	1.599	— 66·5	642	1.919	Zsebely-Csákovárer Lb.
45.000	18.000	17.900	36.000	53.900	1.209	17.231	34.035	51.266	1.244	— 2·8	1.451	1.493	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1,171.215	2,019.060	707.892	3,183.898	3,891.790	10.298	694.789	2,830.044	3,524.833	9.327	+ 10·4	12.358	11.192	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
54.305	407.315	24.087	469.406	493.493	7.300	24.526	455.776	480.302	7.105	+ 2·7	8.760	8.526	Mohács-Fünfkirchner E.
567.007	384.077	176.349	534.314	710.663	5.932	160.744	518.642	679.386	5.671	+ 4·6	7.118	6.805	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,638.505	1,980.625	1,509.413	5,077.212	6,586.625	9.355	1,468.563	4,920.851	6,389.414	9.075	+ 3·1	11.226	10.890	Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
546.889	655.208	326.830	1,043.710	1,370.540	3.798	294.620	784.700	1,079.320	3.213	+ 18·2	4.558	3.856	Arader u. Csánader E.
6.563	99.083	2.291	89.946	92.237	2.408	2.375	89.323	91.698	2.394	+ 0·6	2.890	2.873	Belišče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
7.786	18.888	3.280	14.960	18.240	864	3 480	11.480	14.960	709	+ 21 9	1.037	851	Borossebes-Menyháza
47.527	156.682	43.186	239.333	282.519	2.293	53.823	229.638	283 461	2.301	— 0 3	2.752	2 761	Barcs-Pakraczer E.
2,336.486	135.153	314.580	34 368	348.948	7.602	278.170	30.895	309.065	6.733	+ 12·9	9.122	8 080	Budapester Localb.
621.274	24.768	60.423	6.229	66.652	8.332	59 172	7.139	66.311	8.289	+ 0·5	9.9?8	9.947	Budapest-Szt. Lörincz
1.537	289	2.461	370	2.831	1.887	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.264	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
52.884	21.542	86.725	35.996	72.721	1.620	38.429	57.838	96.267	2.144	— 24·4	1.944	2.573	Eperjes-Bartfeld
33.740	123.39[illegible]	8.676	131.968	140 644	4.262	8.321	123.104	131.425	3.983	+ 7·0	5.114	4.780	Gölnitzthal-Bahn
88.655	10.567	22.488	15 188	37.676	2.165	22.029	15.820	37.849	2.175	— 0·5	2.598	2.610	Güns-Steinamanger
138.469	10.035	28.626	8.882	37.508	1.374	25 246	9.752	34.998	1.282	+ 7·2	1.649	1.538	Haraszti-Ráczkev
16.730	14.873	2.198	7.588	9.786	2.878	2.003	8.135	10.138	2.982	— 3 5	3.454	3.578	Holics-Gödinger Localb.
29 685	34.588	5.195	9.889	15.084	1.754	4 840	10.331	15.171	1.764	— 0·6	2.105	2 118	Késmark-Szepes-Bélá
39 096	19.265	13.247	18.592	31.839	3.317	12.699	20.114	32.813	3.418	— 3 0	3.980	4.102	Keszthély-B. Szt. György
36.990	9.948	11.858	8.809	20 667	1.627	12.024	8.847	20.871	1.643	— 1·0	1.952	1.972	Löcsethal-Bahn
72.048	108.571	17.111	142.219	159.330	2.541	20.247	124.726	144.973	2.312	+ 9·9	3.049	2 774	Marmaroser Salzb. A.-G.
42.502	66.222	20.126	143.704	163.830	1.937	21.095	169.527	190.622	2.253	— 14·0	2.314	2.704	Nagy-Károly-Somkuti
4.830	222	1.410	207	1.617	449	77	208	285	158	+184·2	539	190	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
75.600	53.200	20.861	34.265	55.126	3.938	21.048	35.915	56.963	4 069	— 3·2	4.926	4.883	Poprádthal-Bahn
306.046	151 209	212.114	354.465	566.579	2.503	212.980	327.512	540.492	2.387	+ 4·9	3.004	2.864	Számosthal-Bahn
19.089	20 946	4.434	10.738	15.172	1.379	4.389	10.488	14.877	1.353	+ 1·9	1.655	1.624	Szepes-Béla-Podolin
20 424	7.102	3.555	6.109	9.664	1.039	3.399	4 799	8.198	882	+ 17·8	1.247	1.058	Szep. Olaszi-S.Varalja
120	36.000	22	10.500	10.522	1.846	21	10.500	10.521	1.846	. . .	22.15	2.215	Terret-Kowaszna
407.076	182.487	191.994	393.625	585.619	2.728	158.026	248.960	406.986	2.354	+ 15·9	3.274	2.825	Torontaler Localb.
76.970	76.700	22.972	103.648	126.620	2.952	23.796	107.659	131.455	3 064	— 3 7	3.542	3.677	Ungthalbahn
40,716.548	23,890 645	26,085.307	70,914.438	96,999.745	6.814	24,100.825	64,895.455	88,996.280	6.661	+ 2·3	8.177	7.993	**Summe**
													Recapitulation.
93,663.916	73.546.266	53,421 369	157,675.518	211,096.887	12 712	52,767.041	149,409.398	202,176.439	12.323	+ 3·2	15.254	14.788	**Se. d. österr. Eisenb.**
40,716.548	23.890.645	26,085.307	70,914.438	96,999.745	6.814	24,100.825	64.895.455	88,996.280	6.661	+ 2·3	8.177	7.993	**Se. d. ungar. Eisenb.**
134,380.464	97,436.911	79,506.676	228,589.956	308,096.632	9.990	76,867.866	214,304.853	291,172.719	9.782	+ 2·1	11.988	11.738	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	1896: für Personen und Gepäck	1896: für Güter	1896: im Ganzen	1896: per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck	1895: für Güter	1895: im Ganzen	1895: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1896	1895	Name
30.921	1.499	26.578	2.257	28.815	. . .	31.975	1.103	33.078	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
29.194	. . . . .	37.251	. . . .	37.251	. . .	54.763	. . . .	54.763	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
133.345	48	47.305	70	47.375	. . .	61.565	361	61.926	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate October 1896	1895	Im Monate October 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende October 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·1	8·1	23.844	....	2.690	....	2.690	...	2.460	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	...	18.708	....	1.748	....	1.748	...	...	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	6.320	....	765	....	765	...	884	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	350.915	....	18.514	....	18 514	...	14.819	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	12.475	....	1.972	....	1.972	...	1.704	...	...	...	...
Prag (Belvedere)—Bubna (Thierg.)	1·4	1·4	1.487	....	118	....	118	...	302	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben *)	4·0	...	108.287	....	7.538	....	7.538	...	...	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·2	7·3	46.618	....	4.662	....	4.662	...	2.000	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	14.360	....	367	....	367	...	344	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	4.700	....	335	....	335	...	332	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	8.628	2	642	10	652	...	713	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	13.685	....	1.557	....	1.557	...	2.000	...	...	...	...
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	15.322	5.547	6.854	17.420	24.274	231	21.150	201	+ 14·9	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	619	84.010	59.450	64.657	175.343	240.000	388	214.658	347	+ 12·0	619	605
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	79.727	2.744	3.561	2.560	6.121	1.249	5.259	1.073	+ 16·4	4·9	4·2

*) Die restliche 2 km lange Strecke dieser Bahn wurde am 4. October 1896 eröffnet.

	%
Steyrthal-Bahn	7·8
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	7·2
Gölnitzthal-Bahn	7·0
Localbahn Gleisdorf-Weiz	5·8
Bozen-Meraner Bahn	5·6
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	5·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·2
Székler Eisenbahn	5·2
Számosthal-Bahn	4·9
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	4·4
Kremsthal-Bahn	3·8
Békéser Comitatsbahnen	3·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	3·3
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	3·0
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2·9
Neutitscheiner Localbahn	2·8
Taraczthal-Bahn	2·7
Gailthal-Bahn	2·5
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	2·3
Matraer Vicinalbahnen	2·3
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Polgar	2·0
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1·9
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1·8
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	1·4
Mezötur-Turkever Eisenbahn	1·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·3
Haromszéker Localbahnen	1·3
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1·3
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1·2
Szilágysager Eisenbahn	1·0
Localb. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	0·6
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·5
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	0·5
Mühlkreis-Bahn	0·3
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	0·3
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	0·3
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	0·1

Die Localbahn Terret-Kowaszna weist keine Differenz des kilometrischen Ergebnisses nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Böhmische Nordbahn	1·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·1
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	6·2

Vom 1. Jänner bis Ende October 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende October 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1895: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
mit elektrischem Betrieb													
523.179	. . . . .	61.970	. . . . .	61.970	. . .	69.312	. . . . .	69.312	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
275.827	. . . . .	29.630	. . . . .	29.630	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
89.247	. . . . .	12.004	. . . . .	12.004	. . .	13.316	. . . . .	13.316	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
3,215.942	. . . . .	172.242	. . . . .	172.242	. . .	145.426	. . . . .	145.426	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
327.666	. . . . .	48.259	. . . . .	48.259	. . .	48.789	. . . . .	48.789	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
48.739	. . . . .	3.855	. . . . .	3.855	. . .	6.754	. . . . .	6.754					Prag (Bubna)-Belvedere
635.963	. . . . .	33.922	. . . . .	33.922	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
425.382	. . . . .	50.027	. . . . .	50.027	. . .	6.656	. . . . .	6.656	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
172.120	. . . . .	4.421	. . . . .	4.421	. . .	5.336	. . . . .	5.336	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
85.697	. . . . .	5.680	. . . . .	5.680	. . .	8.758	. . . . .	8.758	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
106.077	21	13.971	56	14.027	. . .	17.275	124	17.399	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
180.500	. . . . .	19.230	. . . . .	19.230	. . .	31.681	. . . . .	31.681	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
126.581	49.310	53.215	134.699	187.914	1.789	51.827	121.467	173.294	1.650	+ 8·4	2.147	1.980	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
766.707	438.530	459.016	1,258.472	1,717.488	2.775	481.444	1,323.077	1,804.521	2.983	— 7·0	3.330	3.580	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
732.891	25.351	34.675	18.833	53.508	10.920	28.666	18.824	47.490	11.307	— 3·4	13.104	13.568	Trambahn in Sarajevo

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Unterkrainer Bahnen	0·1
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·3
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	0·3
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	0·5
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	0·6
Löcsethal-Bahn	1·0
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·1
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1·1
Localbahn Körös-Belovár	1·5
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·5
Bukowinaer Localbahnen	1·6
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	1·8
Csetnekthal-Bahn	2·2
Localbahn Száthmár—Nagybánya	2·2
Böhmische Commercialbahnen	2·3
Zsitvathal-Bahn	2·8
Localbahn Plan-Tachau	3·0
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	3·0
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3·2
Poprádthal-Bahn	3·2
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	3·4
Felek-Fogaraser Localbahn	3·5
Holics-Gödinger Localbahn	3·5
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	3·7
Ungthal-Bahn	3·7
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	3·8
Localbahn Steinamanger-Rum	4·2
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	4·4
Localbahn Warasdin-Golubovec	4·6
Localbahn Vinkovce-Brčka	4·8
Localbahn Wodňan-Prachatitz	6·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	6·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	6·5
Zagorianer Bahn	6·9
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	7·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7·1
Localbahn Wotic-Selčan	7·3
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	7·4
Localbahn Petroszény-Lupény	7·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	8·1
Localbahn Hermannstadt-Felek	8·2
Localbahn Swoleňowes-Smečna	8·6
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	9·2
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	9·5
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	10·6
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	10·7
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	10·8
Kolomeaer Localbahnen	10·9
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	11·0
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	11·2
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	11·2

	%
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	12·5
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	13·8
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	14·0
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	14·1
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	16·7
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	17·1
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	17·6
Localbahn Eperjes-Bartfeld	24·4
Localbahn Asch-Rossbach	25·8
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	29·5
Localbahn Dolina-Wygoda	29·6
Muranythal-Bahn	30·1
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	50·2
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	50·4
Localbahn Postelberg-Laun	64·0
Localbahn Zsebely-Csakovár	66·5
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	81·1

Der Eisenbahnverkehrsbericht pro October 1896 konnte in Folge eingetretener Hindernisse nicht rechtzeitig der Veröffentlichung zugeführt werden.

Nachdem in einer der nächsten Nummern des Verordnungsblattes schon der Bericht pro November 1896 zur Publication gelangen wird, unterbleibt für diesmal die Aufnahme der von den Bahnverwaltungen eingesendeten, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienlichen Relationen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahnen Jičin-Mladejow-Ktowa (Rowensko)-Turnau und Altpaka-Lomnitz-Ktowa (Rowensko.) (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Gustav Ludwig Pabstmann vorgelegten generellen Projectes der Theilstrecken Jičin—Wokschitz und Mladejow—Ktowa (Rowensko)—Turnau der Localbahn Jičin-Mladějow-Ktowa-Turnau die Trassenrevision anberaumt, welche Amtshandlung gleichzeitig mit der Trassenrevision hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Lomnitz a. d. P. vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Altpaka der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn über Lomnitz nach Ktowa zum Anschlusse an die im Zuge der vorerwähnten Projectslinie Jičin—Mladejow—Ktowa—Turnau in Aussicht genommene Station Ktowa durchzuführen ist. Mit der Leitung der durchzuführenden Amtshandlungen wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. Bei dieser Amtshandlung werden die beiden vom erstgenannten Concessionswerber vorgelegten Alternativprojecte für die Ausmündung der angestrebten Localbahn aus der bestehenden Station Jičin, nämlich die Ausfahrt an der Nordseite der genannten Station mit Führung der Linie durch das Stadtgebiet und die südliche Ausfahrt mit gleichzeitiger Herstellung einer Verbindungscurve nächst Jičin, zu erörtern sein.
[E.-M.-Z. 16.602/I ex 1896.]

Localbahn Saitz-Göding. (Verlegung der Militär-Schiessstätte in Göding: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des vorgelegten Projectes, betreffend die Verlegung der k. k. Militär-Schiessstätte in Göding, anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Martin Fric betraut. [E.-M.-Z. 16.684/I ex 1896.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Projects-Genehmigung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project über die Einmündung der von der Stadtgemeinde Jičin neu erbauten Strasse in die Zufahrtsstrasse zur Station Jičin zur Ausführung genehmigt.
[E.-M.-Z. 7095/IV ex 1896.]

Literatur.

Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart. Herausgegeben von Blum, geheimer Baurath, Borries, Regierungs- und Baurath, und Barkhausen, Professor an der technischen Hochschule zu Hannover. Verlag von C. W. Kreidel in Wiesbaden. 1897.

Das vorliegende Werk bezweckt eine umfassende, dabei aber leicht zu überblickende Darstellung der Entwicklungsstufe, welche das Eisenbahnwesen jetzt erreicht hat, in der Theilung nach Eisenbahnmaschinenwesen, Eisenbahnbau, Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnunterhaltung. Die Herausgeber sind durch dieses Unternehmen einer zeitgemässen Forderung entgegengekommen, indem sie zu Gunsten einer möglichst eingehenden Behandlung des jetzt Massgebenden die geschichtliche Entwicklung, die überwundenen Entwicklungsstufen und alles, was mit dem Eisenbahnwesen nur in losem Zusammenhange steht, ausgeschlossen haben. Dem Eisenbahntechniker wird es auf diese Weise ermöglicht, die Antwort auf eine im Eisenbahnbetriebe auftauchende Frage rasch und sicher im Sinne der neuesten Erfahrung zu finden. Um den behandelten Gegenstand möglichst gleichmässig und leicht zugänglich zu halten, sind verwickelte theoretische Untersuchungen vermieden und nur deren Ergebnisse in einfachster Form mitgetheilt. Im Ganzen soll auf die Ergebnisse von Beobachtungen und Versuchen mehr Werth gelegt werden als auf selbstständige Theorien, zumal in verwickelten Fragen, die wegen Unsicherheit der Grundlagen der reinen Theorie schwer zugänglich sind. In der Ausführung dieses Werkes werden die Herausgeber von einer grossen Anzahl von Fachgenossen unterstützt, unter denen wir auch einige Oesterreicher finden.

Der Plan des Werkes, welches in drei Bänden erscheinen soll, ist folgender: Erster Band: Eisenbahnmaschinenwesen. Zweiter Band: Eisenbahnbau. Dritter Band: Eisenbahnbetrieb. Bisher ist der erste Theil des I. Bandes erschienen, welcher die Locomotiven behandelt und von folgenden Fachgenossen bearbeitet ist: von Borries (Hannover), Brückmann (Chemnitz), Giesecke (Hamburg), Gölsdorf (Wien), Halfmann (Essen), Leitzmann (Erfurt), Reimherr (Altona), Wehrenfennig (Wien).

Der Verkaufspreis des ersten Theiles der „Eisenbahn-Technik", welcher 482 Abbildungen im Text und 8 lithographirte Tafeln enthält, ist mit Mk. 14·60 festgesetzt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. December 1896 allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Präsident des Verwaltungsrathes der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Geheimer Rath Alexander Markgraf Pallavicini den kaiserlich russischen St. Anna-Orden erster Classe;

der Hofrath und Director der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien Rudolf Ritter Grimus von Grimburg den königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Classe und das Comthurkreuz zweiter Classe des königlich sächsischen Albrecht-Ordens;

der Hofrath im Eisenbahnministerium Dr. Victor Röll das Comthurkreuz zweiter Classe des königlich sächsischen Albrecht-Ordens:

der Sectionsrath im Eisenbahnministerium Dr. Franz Schonka,

der Regierungsrath und Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Franz Perner den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Classe;

der Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Jaroslaw Ritter von Michałowski den kaiserlich russischen St. Anna-Orden dritter Classe;

der Commissär der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Victor Etmayer den kaiserlich russischen Sanct Stanislaus-Orden dritter Classe und

der Präsidialsecretär der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest Rudolf Kathrein den königlich serbischen Takovo-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Personen-Haltestelle Bołszowce.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Lemberg—Itzkany gelegenen Personen-Haltestelle Bołszowce wird vom 16. Jänner 1897 an in

Bołszowce Haltestelle

abgeändert.

Stanislau, im Jänner 1897. [14]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Fonyód-Fürdötelep in den Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 2, vom 1. October 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 wird die Station Fonyód-Fürdötelep der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in den Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1894 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.) mit den für Boglár giltigen Frachtsätzen und nachstehend angegebenen Entfernungen einbezogen.

Von Fonyód-Fürdötelep bis zum Schnittpunkte

I	II	III	IV	V	VI	VII
Kilometer						
1391	1384	1382	1345	1304	1278	1116

Die neu einbezogene Station wird in die Reexpeditionsgruppe D eingereiht.

Wien, am 5. Jänner 1897. [15]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnen- und Verbandsgüter- und Viehverkehre der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eröffnung der Station Muldenhütten für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr.

Am 15. Jänner 1897 wird die Station Muldenhütten, die bisher nur dem Verkehre der Muldener Hüttenwerke und einiger Privater diente, für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr eröffnet.

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichtes oder wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind, sowie bahnlagernde Güter und Sprengstoffe (zugelassen sind jedoch solche Sendungen an die Muldener Hütten);
2. Fahrzeuge aller Art, die in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, und
3. Luxuspferdewagen, die von der Stirnseite be- und entladen werden müssen.

Die der Frachtberechnung im Binnenverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem Kilometerzeiger vom 1. October 1895 bereits vorgesehen.

In den Verbandsverkehren mit Muldenhütten werden Güter bis auf Weiteres nur insoweit direct abgefertigt, als die Frachtberechnung nach Anleitung der bestehenden Tarife auf Grund der „Allgemeinen Kilometer-Tariftabellen“ erfolgen kann.

Dresden, am 18. December 1896. [16]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehr eines Separat-Personenzuges von Lundenburg nach Brünn und retour an Sonn- und Feiertagen vom 10. Jänner bis inclusive 25. April 1897.

Um den Bewohnern der an der Strecke Lundenburg—Brünn liegenden Gemeinden die Möglichkeit zu bieten, die im Brünner Stadttheater an Sonn- und Feiertagen stattfindenden Nachmittags-Vorstellungen besuchen zu können, wird vom 10. Jänner 1897 angefangen bis inclusive 25. April 1897 an jedem Sonn- und Feiertage von Lundenburg nach Brünn und retour ein Separat-Personenzug mit Wagen II. und III. Classe verkehren.

Hinfahrt: Abfahrt von Lundenburg um 12 U. 30 M. Nm., Ankunft in Brünn um 2 U. 30 M. Nachmittags mit Aufenthalt in allen Stationen und Haltestellen.

Retourfahrt: Abfahrt von Brünn um 6 U. 15 M. Abends, Ankunft in Lundenburg um 7 U. 57 M. Abends, mit Aufenthalt in allen Stationen und in der Haltestelle Woikowitz.

Näheres ist aus den affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 8. Jänner 1897. [17]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer und Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Frachtberechnung.

Wir bringen hiemit zur Kenntniss, dass in allen Fällen, in welchen die in den genannten Verkehren bestehenden directen Frachtsätze auf Grund des mit 1. Jänner 1897 in Kraft getretenen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. von oberschlesischen Grubenstationen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie durch den ab 1. Jänner 1897 giltigen neuen Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unterboten werden, die den bestehenden Frachtsätzen gegenüber sich ergebenden Frachtunterschiede rückvergütet werden.

Bei frankirten Sendungen sind die Frachtbrief-Duplicate und Francatursnoten, bei überwiesenen Frachtgebühren dagegen die Original-Frachtbriefe an die Rückvergütungs-Abtheilung der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest (Terézkörut 58) einzusenden.

Im Interesse der beschleunigten Beförderung der Sendungen ist die Vorschreibung der Umkartirungen in Wien oder Marchegg auf den Frachtbriefen zu unterlassen.

Die Transporte werden dann wie bisher nach Massgabe der bestehenden Instradirungsvorschriften abgefertigt und direct verrechnet.

Budapest, am 5. Jänner 1897. [18]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saisonkarten II. und III. Classe zwischen Prag und Personen-Haltestellen Holoubětin, Kej und Unter-Počernitz.

Mit 1. Februar 1897 gelangen Saison-Fahrkarten II. und III. Classe, bestehend aus je 40 Tourkarten für die angeführten Relationen, zu folgenden Preisen zur Einführung, und zwar:

	II. Cl.	III. Cl.
zwischen Prag—Holoubětin-Kej . .	6.75	3.60
zwischen Prag—Unter-Počernitz .	12.75	6.60

Wien, am 4. Jänner 1897. [19]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stationsnamen-Aenderung.

Die Benennung der auf der Linie Stuhlweissenburg—Komárom-Ujszöny gelegenen Station Komárom-Ujszöny wurde auf „Komárom“ abgeändert.

Wien, am 3. Jänner 1897. [20]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification im Tarife vom 1. October 1887.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 treten folgende Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification im Tarife vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr ein:

Auf Seite 72 des Tarif-Theiles I ist die bestehende Position 827 a | 427 a

„Kabel, Telegraphen- | 1 | — | — | 1 | 1 | — | — |“

wie folgt zu ändern:

„Kabel (d. s. mit Isolirstoffen versehene Drähte in beliebiger Umhüllung) für Telegraphen- und Beleuchtungsanlagen | 1 | — | — | 4 | 6 | 5 8 | 30 44 |“

Auf Seite 93 des Tarif-Theiles I ist in der bestehenden Position 1642 | 450 nach dem Worte „Siegellack“ einzuschalten: „für Kanzleien“.

Weiters ist auf derselben Seite folgende Position neu aufzunehmen:

1642 a | 450 a | Siegellack, gewöhnlicher, Flaschen- und Packsiegellack | 1 | — | — | 3 | 3 | — | —

Wien, am 2. Jänner 1897. [21]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Inland.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiederherstellung der tarifmässigen Ladefrist.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher bestandene Beschränkung, laut welcher die Ladefrist der Waggons mit sechs Stunden bemessen war, nunmehr aufgelassen wurde.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Personen- und Gepäckstarifes.) Mit dem 1. Jänner 1897 ist ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif Theil II zur Einführung gelangt, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 (Verkehr mit Bayern), vom 1. Juni 1892. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 7.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Sommerfeld des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 7 für Bier (Seite 146 des Tarifes) mit den nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach u. von	München C.-B.		München O.-B.		München S.-B.	
	a 5000 kg	b 10.000 kg	a 5000 kg	b 10.000 kg	a 5000 kg	b 10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Sommerfeld	4.67	4.00	4.71	4.04	4.67	4.01

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Einführung des Nachtrages XXIII.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1897 kam der Nachtrag XXIII zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung eines Stationsnamens.
II. Schliessung der Station Pilling der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.
III. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
IV. Ergänzungen der Stations-Tariftabellen.
V. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, u. zw.:
Ausnahmetarif 2 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II,
„ 3 für Holz des Specialtarifes II u. s. w.,
„ 4 „ Stammholz,
„ 6 A „ Schleifholz, Schwarten u. s. w.,
„ 8 „ Sprit und Spiritus zur Ausfuhr,
„ 16 „ getrocknete Malztreber,
„ 17 „ Porzellanerde,
„ 18 „ Erze,
„ 25 „ Wegbaumaterialien,
„ 28 „ Packpapier.
VI. Berichtigung eines Frachtsatzes im Tarifnachtrage XXII.

— (Eröffnung der Neubaustrecke Waldheim—Kriebethal.) Am 15. December 1896 ist die sächsische Neubaustrecke Waldheim—Kriebethal mit den Verkehrsstellen Rauschenthal und Kriebethal eröffnet worden. Etwa vorkommende Sendungen nach und von diesen Güterstellen sind nicht direct, sondern auf Waldheim abzufertigen. Der Verkehr nach und von Rauschenthal ist auf Güter in Wagenladungen beschränkt.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Einführung des Nachtrages V.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 ab ist der Nachtrag V zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

I. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.
II. Ergänzung der Kilometertafel a.
III. Ergänzung des Verzeichnisses 1 über Anwendung der Tariftabellen.
IV. Neuauflage der Tariftabelle c.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
128	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Malz	Marchegg (St.E.G. und K.F.N.B.)	Peri transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Sätze	Francs pro Tonne 1000 kg: a) 47·74 b) 33·01	Variabel	Kartirung		Die im Verordnungsblatte Nr. 145 vom 17. December 1896 unter fortlaufender Nr. 2514 veröffentlichte Begünstigung wird hiedurch aufgehoben, bezw. ersetzt
					Pontebba transit					a) 36·74 b) 31·78				
129	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholzextract	Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	162	Pfennige: 104 *)	58	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg. *) Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche von Essegg, Belicse oder Miholjac herstammen
				Wien-Donauufer-Bahnhof K.F.N.B. trs.; Wien-Quaibahnhof k.k.St.B. trs.					169	111 *)	58			
				Korneuburg					155	97 *)	58			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Schönpriesen-Umschlag				157	99 *)	58			
				Wien-Donauufer-Bahnhof K.F.N.B. trs.; Wien-Quaibahnhof k.k.St.B. trs.					164	106 *)	58			
				Korneuburg					150	92 *)	58			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Dresden-Elbkai				–	151	–			
				Wien-Donauufer-Bahnhof K.F.N.B. trs.; Wien-Quaibahnhof k.k.St.B. trs.					–	158				
				Korneuburg						144	–			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
130	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kokes	Siehe nebenstehende Tabelle		Die Sendungen nach Hieflau und Zeltweg müssen mit directen Frachtbriefen aufgeliefert werden, welche die Routenvorschrift „über Halbstadt—Starkotsch—Kolin—Prag St.E.G.“ tragen. Im Uebrigen unter Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Niederschlesischer Kohlen etc.-Tarif nach den westlichen Linien der k.k.St.B. etc. vom 1. November 1892; Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889 und nach der St.E.G. vom 1. Jänner 1889	Siehe nebenstehende Tabelle			Ad Pos. a) und b) im Kartirungswege, ad c) bis i) im Rückvergütungswege, und zwar gelten die Nachlässe ad c) und d) von den ad a) und b) im Kartirungswege zugestandenen Frachtsätzen, jene ad e), f), g) und h) von den directen Frachtsätzen des citirten Tarifes vom 1. November 1892 und endlich jene ad i) von den directen Frachtsätzen der citirten Tarife vom 1. Juni 1889 und 1. Jänner 1889	Ad c) bis i) bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1898 consignirt vorzulegen	Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die Frachtsätze der citirten Tarife ermässigen, so verringern sich die gewährten Nachlässe in gleichem Ausmasse. Eine Erhöhung der zugestandenen Nettosätze, bezw. Verringerung der gewährten Nachlässe tritt nur ein, wenn die in den citirten Tarifen eingerechneten ausländischen Antheile sich erhöhen sollten. Durch die Einführung grösserer Courskürzungen im Rahmen der citirten Tarife ermässigen sich in gleichem Ausmasse die zugestandenen Nettosätze und gleichermassen erhöhen sich dieselben bei Wegfall der gegenwärtig giltigen Courskürzungen oder Einführung von Courszuschlägen

Position	Nach	Von Friedenshoffnunggrube B.F. Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass	Friedenshoffnunggrube N.M. Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass	Glückhilfgrube N.M. Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass	Egmontschacht und Mayrauschacht Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass	Gustav- und Abendröthe grube Frachtsatz	Zugestandener	Nachlass
		in Kreuzern ö. W. Noten per 100 kg														
a)	Hieflau	88·3	79·3	9·0	87·6	78·6	9·0	87·6	78·6	9·0	86·2	77·2	9·0	86·6	77·6	9·0
b)	Zeltweg	99·6	90·6	9·0	98·9	89·9	9·0	98·9	89·9	9·0	97·5	88·5	9·0	97·9	88·9	9·0
c)	Hieflau	79·3	69·9	9·4	78·6	69·3	9·3	78·6	69·3	9·3	77·2	68·1	9·1	77·6	68·5	9·1
d)	Zeltweg	90·6	80·3	10·3	89·9	79·7	10·2	89·9	79·7	10·2	88·5	78·5	10·0	88·9	78·9	10·0
e)	Assling	117·0	99·3	17·7	116·3	98·6	17·7	116·3	98·6	17·7	114·9	97·0	17·9	115·3	96·5	18·8
f)	Jauerburg	117·0	99·5	17·5	116·3	98·8	17·5	116·3	98·8	17·5	114·9	97·2	17·7	115·3	96·7	18·6
g)	Lees-Veldes	118·0	100·3	17·7	117·3	99·6	17·7	117·3	99·6	17·7	115·9	98·0	17·9	116·3	97·5	18·1
h)	Nach allen im citirten Tarife vom 1. November 1892 enthaltenen, über Gaisbach-Wartberg hinaus gelegenen Stationen der k.k.St.B., mit Ausnahme der unter a) bis g) angeführten und der Station Klein-Schwechat	Verschieden	Verschieden	15·9	Verschieden	Verschieden	15·9	Verschieden	Verschieden	15·9	Verschieden	Verschieden	16·1	Verschieden	Verschieden	17·0
i)	Prag transito mit der Bestimmung nach über Gaisbach-Wartberg gelegenen, im citirten Tarife vom 1. November 1892 nicht enthaltenen Stationen der k.k.St.B.			21·0			21·3			21·2			21·8			22·7

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
131	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steinkohlen	Seidenberg transit	Friedland i. B. und Raspenau-Liebwerda	3000 Tonnen Minimalquantum für beide Stationen zusammen. Aufrechthaltung der allgemeinen Bedingungen der citirten Tarife. Die Transporte müssen für die Ortschaften Hegewald, Neustadtl, Bärnsdorf und Heinersdorf bestimmt sein und dahin von den Bahnhöfen per Achse abgeführt werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., Tarif vom 1. Jänner 1892; Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juli 1889	9·0 Kreuzer ö. W. Noten	4·7 Kreuzer ö. W. Noten	4·3 Kreuzer ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als alleinigen Aufgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der in Hegewald, Neustadtl, Bärnsdorf und Heinersdorf domicilirenden Empfänger die thatsächliche Empfangnahme der Kohle bestätigt erscheint, consignirt spätestens bis Ende März 1898	Sollten sich innerhalb der Vertragsdauer die officiellen Frachtsätze ermässigen, so verringert sich in gleichem Ausmasse der bewilligte Nachlass

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
132	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, sowie Mineraltheer. b) Benzin, aus Petroleum destillirt	Zagórzany	Oswięcim transit für Sendungen nach Stationen der K.F.N.B.-Strecke von Bielitz incl. bis Mähr.-Ostrau und Teschen incl.	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. die betreffenden Verbandstarife	Verschieden	kr. a) 32·5 b) 35·8	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau bis längstens Ende März 1898	
				Gorlice						a) 33·0 b) 36·3				
				Jasło	Oswięcim transit für Sendungen nach Stationen der K.F.N.B.-Strecke von Bielitz incl. bis Petrowitz und Golleschau incl.					a) 35·8 b) 39·4				
				Krosno						a) 39·0 b) 42·9				
				Iwonicz						a) 40·0 b) 44·0				
			Schwefelsäure-Rückstände in Cisternenwagen	Jasło	Oswięcim transit für Sendungen nach Wien, Prag, Aussig, Hruschau u. Petrowitz					28·8				
				Zagórzany						26·2				
				Drohobycz						49·8				
				Kolomea						70·4				
				Lemberg-podzamkiem						49·0				
133	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schwefelkies der Pos. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Orlo transit	Gorlice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. 27	25	2	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Februar 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu erfolgen hat	
134	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mineralwasser der Pos. M—24 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Bärn-Andersdorf	Olmütz (St.B.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. 21	18·5	2·5	Im Kartirungswege		
			Emballagen, gebrauchte, leer retourgehende, aus Pos. E—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, zur Füllung mit Sauerwasser bestimmt, als Frachtgut	Stationen der Linien Olmütz (St.B.) (Jägerndorf)—Troppau, dann Jägerndorf—Ziegenhals, sowie Kriegsdorf—Römerstadt und Erbersdorf—Würbenthal	Bärn-Andersdorf oder Würbenthal	Aufgabe in beliebigen Mengen und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	0·14 kr. pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. pro 100 kg Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bei der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz bis längstens Ende Februar 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
135	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Buchenholz aus der Pos. H–19, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Laibach transit	Knittelfeld	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen von Stationen der Unterkrainer Bahnen herstammen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	kr. 46	39 kr.	kr. 7	Im Kartirungswege		
				Laibach loco					46		7			
				Vizmarje					45		6			
				Zwischenwässern					45		6			
				Bischoflack					44		5			
				Krainburg					43		4			
				Podnart-Kropp					41		2			
				Lees-Veldes					40		1			
			Holzwaaren, ordinäre, der Pos. H 34 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Knittelfeld	Triest-Hafen k.k.St.B.				119	60	59			
136	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzklötze aus der Pos. H–19, Punkt 1 als Frachtgut der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bärn-Andersdorf	Freudenthal	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	kr. 10	kr. 9	kr. 1	Im Kartirungswege		
				Karlsthal	Freudenthal				10	7·2	2·8			
				Kriegsdorf	Freudenthal				6	3·6	2·4			
			Holzsägespäne aus der Pos. H–27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Freudenthal	Jägerndorf				10	5·4	4·6			
				Freudenthal	Olmütz (St.B.)				18	12·2	5·8			
				Freudenthal	Stohl-Karlsdorf				8	6·7	1·3			
137	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H–19, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Frankenmarkt	Schneegattern	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	kr. 13	kr. 12	1 kr.	Im Kartirungswege		
				Neumarkt-Köstendorf					9	8				
				Seekirchen					11	10				
				Steindorf					9	8				
				Strasswalchen					9	8				
138	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H–19, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Grulich	Hannsdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	10 kr. ö. W.	8 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
139	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19, Punkt 1. und 3. der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch über 6·3 m Länge	Frankenmarkt	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	44	35	9	Im Kartirungswege		
				Vöcklamarkt					44	34	10			
				Redl-Zipf					43	33	10			
				Timmelkam					43	33	10			
				Vöcklabruck					41	32	9			
				Frankenmarkt	Wien II (K.F.J.B.)				46	37	9			
				Vöcklamarkt					46	36	10			
				Redl-Zipf					46	35	11			
				Timmelkam					45	35	10			
				Vöcklabruck					44	34	10			
140	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Drainröhren der Pos. D—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podłęże	Stryj	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einem Landwirthe, bezw. einer Gutsverwaltung mit der Bestimmung zu landwirthschaftlichen Meliorationen unter der eigenen Adresse bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	54 kr.	38 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		
										Kreuzer				
141	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Drainröhren der Pos. D—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kolomea	Bileze-Wolica	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einem Landwirth, bezw. einer Gutsverwaltung zu Bodenmeliorationen unter der eigenen Adresse bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	36	23	13	Im Kartirungswege		
				Podłęże					55	39	16			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
142	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification des Tarifes Theil I als Frachtgut	Assling	Wien I (K E.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	110 kr.	100 kr.	10 kr	Im Kartirungswege		
143	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		
				Friedrichshütte	Grybów				58	45	13			
					Orló loco				69	56	13			
					Orló transit				65	52	13			
					Jasło				68	55	13			
					Iwonicz				74	55	19			
					Sanók				80	60	20			
					Zagórz				80	60	20			
					Sambor				92	75	17			
					Gorlice				64	51	13			
					Lemberg				96	82	14			
					Drohobycz				97	84	13			
					Stryj				101	87	14			
					Neu-Sandec				49	43	6			
					Stanislau				115	99	16			
					Kolomea				124	106	18			
					Sniatyn-Załucze				128	110	18			
					Buczacz				128	110	18			
					Tarnopol				115	99	16			
					Czernowitz				134	115	19			
				Węgierska górka	Grybów				60	47	13			
					Orló loco				71	58	13			
					Orló transit				67	54	13			
					Jasło				70	55	15			
					Iwonicz				78	57	21			
					Sanók				82	62	20			
					Zagórz				83	64	19			
					Sambor				93	77	16			
					Gorlice				66	54	12			
					Lemberg				97	84	13			
					Drohobycz				100	86	14			
					Stryj				103	88	15			
					Neu-Sandec				51	43	8			
					Stanislau				117	100	17			
					Kolomea				125	108	17			
					Sniatyn-Załucze				131	112	19			
					Buczacz				129	111	18			
					Tarnopol				117	100	17			
					Czernowitz				135	116	19			
				Rajcza	Grybów				62	49	13			
					Orló loco				73	61	12			
					Orló transit				69	57	12			
					Jasło				72	55	17			
					Iwonicz				79	59	20			
					Sanók				83	64	19			
					Zagórz				85	66	19			
					Sambor				94	78	16			
					Gorlice				68	55	13			
					Lemberg				100	86	14			
					Drohobycz				101	87	14			
					Stryj				104	90	14			
					Neu-Sandec				53	43	10			
					Stanislau				120	103	17			
					Kolomea				127	109	18			
					Sniatyn-Załucze				132	114	18			
					Buczacz				131	112	19			
					Tarnopol				120	103	17			
					Czernowitz				136	117	19			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
144	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Güter aller Art in Wagenladungen als Frachtgut	Nussdorf	Wien-Donauquaibahnhof oder umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen	Heller 16 / 12	8 / 8	8 / 4			
			Güter des Specialtarifes I als Frachtgut	Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit					8	6	2			
				Wien Oe.N.W.B. transit					8	6	2			
			Sammelgüter als Frachtgut, bestehend aus: Glaswaaren der Pos. G—21, Schiefergriffel, Schieferstifte der Pos. 8—18 und Rechentafeln (Schiefertafeln) der Pos. R—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I; Porzellan, in Kisten verpackt, Klicker (Krinaner, Knicker, Glasschusser, Schusser, Märbel) der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Eger	Wien-Donauquaibahnhof mit directen Frachtbriefen nach Ungarn und darüber hinaus	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Verschieden	104 kr.		Im Kartirungswege		
			Eisenwaaren der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Wien-Praterquai mit directen Frachtbriefen nach Ungarn und darüber hinaus	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen				100 kr.				
145	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbleche der Pos. E 6, Punkt 2, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Teplitz-Waldthor	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	111 kr.	104 kr.	7 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
146	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Roheisen	Klein-Schwechat	Pilsen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	58 kr.	53 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
147	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Gebrauchte Emballagen (dünne Brettchen) von Holzdrahtsendungen	Auf sämmtlichen im Localgütertarife Theil II, Heft 2, Abschnitt A, genannten Linien		Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen nach den Stationen Lubycza, Kimpolung, Ottynia, Rozwadów oder Skole unter Adresse eines sich mit Holzdraht-Erzeugung befassenden Etablissements innerhalb dreier Monate nach dem Bezuge der betreffenden Holzdrahtsendungen zum Rücktransporte gelangen. Letzterer Umstand ist durch Beibringung der ursprünglichen Frachtbriefe nachzuweisen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Ausnahmetarif X	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)						Classe A				
				Auf den Linien der Kolomeaer Localbahnen						Ausnahmetarif II				
148	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G-13, Mahlproducte und Mehl der Pos. M-4, Malz der Pos. M-7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie Oelsaaten der Pos. O-8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wien Lagerhaus und Wien Praterquai	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit im Verkehre mit Stationen der K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894 (Ausnahmetarif Nr. XI)	4 Heller	2 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Bei [illegible] Abfertigung der Sendungen unter Anwendung der im L[illegible] der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, bis, bezw. [illegible]bahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entfallenden Frachtsätze

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
149	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Korn (Roggen), Mais und Weizen aus der Pos. G—13, ferner Oelsaaten der Pos. O—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nowosielitza	Zuczka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Abfuhr vom Bahnhofe in Zuczka mittelst Strassenfuhrwerk. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	29 kr.	25 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegende Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Zuczka, dass die Sendungen mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt wurden, versehen sein müssen	
									Kreuzer					
150	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Korn (Roggen), Mais und Weizen aus der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nowosielitza	Czernowitz loco	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Abfuhr vom Bahnhofe in Czernowitz, bezw. Volksgarten mittelst Strassenfuhrwerk	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	30	25	5	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten, dass die Sendungen mittelst Strassenfuhrwerk vom Bahnhofe abgeführt wurden, versehen sein müssen	
					Volksgarten loco				35	25	10			

Diese Frachtbegünstigung findet unter den hier angegebenen Bedingungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche vorerst in einem Bahnmagazine der Stationen Czernowitz und Volksgarten oder einem reexpeditionsberechtigten Lagerhause in Czernowitz eingelagert und erst von dort mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt werden. Die Liquidirung des entfallenden Restitutionsbetrages erfolgt in diesen Fällen gegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die Sendungen in einem Bahnmagazine oder Lagerhause der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten eingelagert und von dort mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt wurden, versehen sein müssen. Bei Theilabfuhren muss diese Bestätigung für jede einzelne derselben erfolgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
151	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Getreide der Pos. G - 13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wien-Lagerhaus und Praterquai	Langenlois-Haindorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	kr. 24	kr. 22	kr. 2	Im Kartirungswege		
					Schönberg am Kamp				24	22	2			
				Wien St.E.G. transit und Wien K.F.N.B. transit	Schönberg am Kamp				30	28	2			
					Rosenburg				35	33	2			
152	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Cottone aus der Pos. B—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch in Kisten verpackt	Imst für Sendungen aus dem polit. Bezirke Reutte	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer 152	109	43	Im Kartirungswege		
			Getreide der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Innsbruck	Imst mit der Bestimmung für den polit. Bezirk Reutte	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			19	16	3			
			Salz der Pos. S—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I						30		14			
153	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Innsbruck	Imst mit der Bestimmung für den polit. Bezirk Reutte	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	19 kr. ö. W.	16 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
154	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Klein-Schwechat	Obergeorgenthal	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	108 kr.	105·5 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 Die Publication erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
155	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Quadern und Platten aus Stein, einfach glatt behauene, unverpackt, aus der Pos. 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Göpfritz	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	38	27	11	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch bei Zusammenladungen mit Quadern und Platten, roh behauen, aus der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, und gelangen weiters jene für Wien II (K.F.J.B.) bei gleichartigen Sendungen von den genannten Versandtstationen nach Nussdorf unter denselben Bedingungen zur Anwendung
				Wappoltenreith-Raabs					32	24	8			
				Eggenburg					25	20	5			
				Pürbach-Schrems	Hütteldorf-Hacking				55	40	15			
156	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schotter aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hlubočep	Hospozin	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1897	Localtarif	19 kr.	13 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		
									Kreuzer					
157	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Quadersteine und Steinplatten, einfach glatt behauen, roh behauen, aus der Pos. 8—59 aus der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gmünd und Pürbach-Schrems	Wien-Hauptzollamt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	38	33	5	Im Kartirungswege		
				Gmünd					44	38	6			
				Pürbach-Schrems					43	38	5			
									kr.	kr.	kr.			
158	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steinzeugwaaren der Pos. 8 66 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Ober-Bris	Iglau Stadt, Iglau transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	70	54	16	Im Kartirungswege		
					Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf				85	66	19			
					Salzburg				90	70	20			
					Leoben (St.B.) loco, Leoben (S.B.) transit				101	78	23			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
159	K. k. österr. Staatsbahnen		Steinzeugröhren der Pos. S-66 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Eger	Wien Praterquai und Wien Donauquaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	105	88	17	Im Kartirungswege		
					Wien II (K.F.J.B.)				97	85	12			
									Kreuzer ö. W.					
160	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Sammelgüter aller Art als Frachtgut	Eger	Wien II (K.F.J.B.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	193	170	23	Im Kartirungswege		
						10.000 kg			179	150	29			
161	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Chamotteziegel der Pos. Z-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Komotau (D.B.) loco	Dux-Liptitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	12 kr.	10·5 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		
									kr.	kr.	kr.			
162	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine und Trottoirplatten, aus Thonmasse gebrannt (incl. Klinker)*) Backsteine aus Chamotte oder feuerfestem Thon, feuerfeste Ziegel aus Pos. Z-1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Ober-Břis	Nussdorf transit	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	45	41	4	Im Kartirungswege		Die zugestandenen Frachtsätze finden nur auf Sendungen nach jenen ungarischen Stationen Anwendung, welche ausschliesslich via Nussdorf instradiren
			Chamottesteine aus Pos. C-8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I			Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen			*54	*41	*13			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Kreuzer	Kreuzer	Kreuzer			
163	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel, (Pfann-) Backsteine, sämmtlich aus Lehm (gewöhnlichem Thon), aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pilsen (K.F.J.B.)	Eger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	15	12	3	Im Kartirungswege		
				Tuschkau-Kosolup					14	12	2			
164	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—2	allen Stationen der k. k. Dalmatiner Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Ausnahmetarif I	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese ermässigten Frachtsätze gelangen während ihres Bestandes unter denselben Bedingungen auch für gleichartige Sendungen von Knin nach den Sebenico und Spalato vorgelegenen Bestimmungsstationen insolange zur Anwendung, als der Ausnahmetarif II nicht schon einen billigeren Frachtsatz ergibt
			Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon) aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Knin	Spalato				18 kr.	13·5 kr.	4·5 kr.			
					Sebenico				14 kr.	10 kr.	4 kr.			
165	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, auch Dungkalk als Frachtgut	Würbenthal	Troppau (St.B.) loco und (K.F.N.B.) transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	17 kr.	10·8 kr.	6·2 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
166	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Künstliche Düngemittel der Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Sämmtlichen in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), der Kolomeaer und Bukowinaer Localbahnen		Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief, b) 10.000 kg „ „ „ „	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	ad a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I, ad b) für Strecken bis 430 km Frachtsatz des Ausnahmetarifes II, für Strecken von mehr als 430 km Länge der Einheitssatz 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km, wobei die im Tarif-Theile II, Heft 2, Abschnitt A, Ziffer IV, festgesetzten Bestimmungen für die Frachtberechnung massgebend bleiben	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebenstehende Frachtbegünstigungen finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von einer galizischen oder Bukowinaer Gemeinde für ihre Angehörigen, sowie von Eigenthümern oder Pächtern landtäflicher Güter in Galizien und der Bukowina zur Düngung ihrer Felder auf Grund von durch den betreffenden Gemeinde-, bezw. Gutgebiets-Vorstand nach dem vorgeschriebenen Formulare ausgefertigten und Seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaft oder der k. k. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg, bezw. Krakau oder des Bukowinaer Landesculturvereines in Czernowitz bestätigten Bestellzetteln bezogen werden. Die Bestellzettel sind den bezüglichen Frachtbriefen beizuschliessen und werden beim Bezuge der Sendung von der Bahnanstalt zurückbehalten
				Sämmtlichen Strecken der a) Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów), b) Kolomeaer Localbahnen		Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				0·1 kr. pro 100 kg und 1 km				

Die Sendungen müssen mit nach einer galizischen oder Bukowinaer Station direct lautenden Frachtbriefen und auf Grund von in der Rubrik „Besondere Bemerkungen“ näher bezeichneten Bestellzetteln zur Aufgabe gebracht werden. Das Auf- und Abladen ist von den Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
167	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Baumwollwaaren, gemeine, auch gefärbt und bedruckt, der Pos. B—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krainburg	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	217 kr.	160 kr.	57 kr.	Im Kartirungswege		
168	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Milch (exclus. condensirte Milch)	Saybusch-Zabłocie	Chabówka	Bei Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindesten 100 Liter mit der Bestimmung nach Zakopane, unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	56 kr.	48 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Chabówka	Saybusch-Zabłocie	Bei Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte. Diese Milchgefässe müssen von nach Zakopane beförderten Milchsendungen herrühren, unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	48 kr.	16 kr.	32 kr.	Im Kartirungswege		
			Milch (exclus. condensirte Milch)	Łańcut	Rzeszów	Bei Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter, unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	kr. 13	kr. 12	kr. 1	Im Kartirungswege		
				Przeworsk					25	22	3			
				Jaroslau					38	33	5			
				Czudec					19	17	2			
				Strzyzów a. W.					25	22	3			
				Sędziszów					19	17	2			
				Ropczyce					25	22	3			
				Dębica					31	27	4			
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Rzeszów	Łańcut	Bei Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte, unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			12	6	6			
					Przeworsk				22	9	13			
					Jaroslau				33	12	21			
					Czudec				17	8	9			
					Strzyzów a. W.				22	9	13			
					Sędziszów				17	8	9			
					Ropczyce				22	9	13			
					Dębica				27	10	17			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
169	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Hornvieh	Stationen der Strecken: Lemberg / Stanislau; Jaroslau / Lemberg	Stanislau excl.—Suczawa und Stanislau excl.—Husiatyn / Hliboka excl. — Berhometh a. S. und Karapeziu—Czudin; Stanislau / Hliboka	Beförderung mit Sonder-Güterzügen bei Frachtzahlung für die wirklich verfrachteten Wagenladungen, mindestens aber für 20 / 20 / 10 / 5 Wagenladungen pro Zug von der Ausgangsstation des Zuges bis Lemberg, bezw. Jaroslau / Stanislau / Hliboka, bezw. für mindestens 10 Wagenladungen pro Zug ab Hliboka bis Stanislau resp. für mindestens 20 Wagenladungen pro Zug ab Stanislau nach Lemberg oder Jaroslau und für mindestens 36 Wagenladungen pro Zug von Jaroslau nach Wien (St. Marx); directe Frachtbriefe für den gesammten Transport von einer und derselben Firma als Absender und Empfänger in Wien (St. Marx). Die mit den Sonderzügen zur Beförderung gelangenden Thiere müssen nachweisbar derart rechtzeitig getränkt und gefüttert sein, dass während des Transportes bis Wien (St. Marx) nur eine Tränkung in Oswięcim erforderlich wird	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Anwendung des Ausnahmetarifes für Grosshornvieh in Wagenladungen ab galizischen und Bukowinaer Stationen nach Wien (St. Marx) vom 1. August 1895 auch in dem Falle, wenn sich die Gebühr für Sonder-Güterzüge laut Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893, Abschnitt C, VIII, höher stellen sollte	Verschieden	Im Kartirungswege		Die näheren Bestimmungen rücksichtlich der Bereitstellung der Sonder-Güterzüge sind mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg, bezw. Stanislau zu vereinbaren
170	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eis aus der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Triest Stadt (St.B.)	Pola	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen; Verladung in gedeckt gebauten Eisenbahnwagen. Auf- und Abladen ist von den Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	19 kr. ö. W.	16 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
171	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zuckerrüben, frische, der Pos. Z-13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Treublitz	Mähr.-Neustadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen ist Sache der Partei	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	6 kr.	5 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
172	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Wels	Wien I (K. E. B.)	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	a) 76 kr. ö. W. b) 72 kr. ö. W.	a) 64 kr. ö. W. b) 62 kr. ö. W.	a) 12 kr. ö. W. b) 10 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
173	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schafe als Frachtgut in vollen doppelbodigen Wagen	Győr, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Amanweiler transit / Avricourt transit / Delle transit mit der Bestimmung nach Paris und weiter	Unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen, enthalten in dem vom 1. Mai 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Schafen und Borstenvieh von Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit der Bestimmung nach Paris und weiter	Vom 15. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh vom 1. Mai 1893		Amanweiler transit: 30·14; Avricourt transit: 27·89; Delle transit: 26·24 — Francs für den Quadratmeter Bodenfläche		Im Kartirungswege		Die Beförderung erfolgt über: Bruck a/L. — Wien — Passau — Aschaffenburg — Mainz — Alzei — Kirchheimbolanden — Saargemünd — Amanweiler oder Bruck a/L. — Wien — Passau — Schnelldorf — Mühlacker — Maxau — Lauterburg — Amanweiler; Bruck a/L. — Wien — Simbach — Ulm — Mühlacker — Kehl; Bruck a/L. — Wien — Bischofshofen — Innsbruck — Arlbergbahn — Buchs — Basel

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
174		K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Steinzeugwaaren der Pos. 8–66 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Žliv	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	60	46	14	Im Kartirungswege		
					Iglau Stadt Iglau transit				43	33	10			
					Siegmundsherberg				40	31	9			
					—									
				Hlubočep	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf				83	64	19			
					——						—			
				Třemoschna	Wien II (K.F.J.B.)				85	65	20			
					Nussdorf				83	64	19			
					Iglau Stadt Iglau transit				68	53	15			
					Salzburg				89	69	20			
					Leoben loco				100	78	22			
					Leoben transit				101	78	23			
175			a) Langholz der Pos. H—19, 1 b) Holz der Pos. H—19, 2 bis 6 c) Holz der Pos. H—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Prachatitz		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			Verschieden	a b c	Verschieden			
					Prag (St.B.)					45 — 39				
					Smichow					45 — 39				
					Hrabovka trs.					45 — 39				
					Vyšehrad					45 — 39				
				Čkyn	Frauenberg					24 — —				
					Zamost					26 — —				
					Prag (St.B.)					38 42 38				
					Smichow					38 42 38				
					Hrabovka trs.					38 42 38				
					Vyšehrad					38 42 38				
				Winterberg	Frauenberg					29 — —				
					Zamost					31 — —				
					Prag (St.B.)					43 47 41				
					Smichow					43 47 41				
					Hrabovka trs.					43 47 41				
					Vyšehrad					43 47 41				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
176	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Thon in Säcken, Thon, gebrannt oder geröstet, Chamotte, Chamottesteine, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Thonmehl und feuerfesten Mörtel	Zliv	Gojau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	27	16·2	10·8	Im Kartirungswege		
					Krumau				18	15·2	2·8			
					Schwarzbach-Stuben				41	21·4	19·6			
					Erzberg				52	45	7			
					Krumpenthal				50	43	7			
					Vordernberg				62	55	7			
			Ziegel, feuerfeste, Backsteine, Backsteine aus feuerfestem Thon oder Chamotte, Pflastersteine, feuerfeste Steine, Pflaster-, Verblend-, Canal- und Kaminziegel		Winterberg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			29	26	3			
					Wolin				21	19	2			
					Barau				14	12	2			
					Husinetz				18	16	2			
					Prachatitz				20	17	3			
					Postelberg-Priesen				47	40	7			
				oder umgekehrt										
177			Bier der Pos. B-14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krumau	Adolfsthal	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			16	14	2			
					Gojau				12	10	2			
					Goldenkron				12	10	2			
					Krems-Mřič				18	15	3			
					Höritz				19	16	3			
					Oberplan				42	34	8			
					Salnau				49	40	9			
					Schwarzbach-Stuben				36	30	6			
					Budweis loco				24	20	4			
					Budweis trs. (via Frauenberg)				22	16	6			
					Budweis trs. (via Steinkirchen)				19	14	5			
				Schwarzbach-Stuben	Budweis loco				60	50	10			
					Budweis trs. (via Frauenberg, Zamost und Forbes)				58	46	12			
					Budweis trs. (via Steinkirchen)				55	44	11			
					Höritz				21	18	3			
					Oberplan				12	10	2			
					Salnau				18	15	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg						
									Kreuzer ö. W. a) u. b)	a)	b)	a)	b)			
178	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bier der Pos. B – 14 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Protivin	Amstetten	Aufgabe als Eilgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarif bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	121	102	98	19	23	Im Kartirungswege		
					Budweis				25	22	22	3	3			
					Frauenberg				19	17	17	2	2			
					Gmünd				56	48	46	8	10			
					Klattau				62	53	51	9	11			
					Linz				103	87	84	16	19			
					Pilsen (K.F.J.B.)				62	53	51	9	11			
					Prachatitz				36	35	35	1	1			
					Přibram				50	43	41	7	9			
					Prag (St.B.)				97	82	79	15	18			
					St. Valentin				97	82	79	15	18			
					Schüttenhofen				38	33	31	5	7			
					Steyr				109	92	89	17	20			
					Wien II (K.F.J.B.)				151	126	121	25	30			
					Klagenfurt				302	218	208	84	94			
				Laun	Prag (St.B.)				68	58	55	10	13			
					Vyšehrad				62	53	51	9	11			
					Smichow				62	53	51	9	11			
					Wiesa-Oberleutensdorf				25	22	22	3	3			
					Klostergrab				31	27	27	4	4			
					Teplitz-Waldthor				38	33	31	5	7			
				Wittingau	Wien II (K.F.J.B.)				121	102	98	19	23			
					Prag (St.B.)				97	82	79	15	18			
					St. Pölten				121	102	98	19	23			
179	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Salz (Koch-, Stein-, Sudsalz, auch Leckšteine und Fabrikssalz)	Wieliczka	Saybusch-Zabłocie	Bei Auflieferung von mindest. 10.000 kg pro Wagen od. Frachtzahlung hiefür	Vom 1. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. 61·0	57·5		3·5		Im Kartirungswege		
180	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I; Magnesitsteine	Tornalja	Granica trans., bezw. Szczakowa trans. (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verband-Frachtsätze	Heller 109				Im Kartirungswege		
				Pelsöcz						113						
				Vidrany						– 64·9 kr.						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
181	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Salz der Pos. 8, 5 des Tarif-Theiles I	Siehe die folgende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen				Im Kartirungswege		

Nach	Von Ebensee Frachtsatz a	Von Ebensee Frachtsatz b	Von Hallein Frachtsatz a	Von Hallein Frachtsatz b
	per 100 kg in Kreuzern ö. W.			
1. Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn:				
Aussig	—	158·0	—	—
2. Stationen der Böhmischen Commercialbahnen:				
Hořic	—	171·2	—	—
Jičin	198·5	168·8	214·5	195·0
Kopidlno	—	167·0	—	—
Königstadtl	—	166·6	—	—
Křinec	—	162·6	—	—
Liban-Psinic	—	168·6	—	—
Sadowa-Dohalic	—	165·6	—	—
3. Stationen der Böhmischen Nordbahn:				
Jungbunzlau	182·5	155·2	198·5	180·9
Münchengrätz	—	166·0	—	—
Neratowic	—	151·0	—	165·0
Svijan-Podol	—	169·2	—	—
Turnau	194·2	167·2	210·2	190·2
4. Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:				
Altkladno	170·0	158·0	186·0	171·0
Kaaden Brunnersdorf	156·0	141·0	150·0	133·0
Kladno	165·0	153·0	181·0	167·0
Komotau	160·0	146·0	154·0	138·0
Kupferberg	178·0	163·0	172·0	155·0
Neustraschitz	173·0	161·0	178·0	160·0
Pressnitz Reischdorf	177·0	162·0	171·0	154·0
Schlackenwerth	143·0	129·0	137·0	121·0
Schmiedeberg	182·0	166·0	176·0	158·0
Sebastiansberg	175·0	160·0	169·0	152·0
Weipert	187·0	170·0	181·0	162·0
5. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:				
Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit	82·0	73·0	111·0	100·0
Wien Nordbahnhof transit	88·0	79·0	117·0	106·0
6. Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn:				
Adler-Kosteletz	193·8	156·4	222·8	183·4
Altbunzlau	173·6	151·2	189·6	175·0
Altpaka	211·0	164·2	229·4	191·2
Arnau	217·0	171·0	241·6	198·0
Bělohrad	207·0	164·2	223·3	191·2
Böhmisch-Skalitz	193·0	156·0	222·0	183·0
Branzaus	151·4	128·4	180·4	155·4
Časlau	181·4	149·0	207·2	176·0
Častolowitz	192·9	155·8	221·9	182·8
Chlumetz	193·2	160·0	209·2	187·0

Nach	Von Ebensee Frachtsatz a	Von Ebensee Frachtsatz b	Von Hallein Frachtsatz a	Von Hallein Frachtsatz b
	per 100 kg in Kreuzern ö. W.			
Chotěboř	170·3	143·2	199·3	170·2
Chrast	185·0	149·0	214·0	176·0
Chrudim	188·0	149·0	217·0	176·0
Deutschbrod	165·2	139·8	191·7	166·8
Eisenbrod	205·6	170·0	221·6	197·0
Falgendorf	213·0	166·2	232·5	193·2
Freiheit-Johannisbad	216·0	172·4	245·0	199·4
Friedland i. B.	227·4	180·0	243·4	207·0
Gabel	190·6	149·9	219·6	176·9
Gablonz a. N.	228·3	187·5	244·3	214·5
Geiersberg	185·9	149·9	214·9	176·9
Göllersdorf	98·7	87·4	127·7	114·4
Goltsch-Jenikau	178·1	148·4	207·1	175·4
Gröschelmauth	134·2	115·1	163·2	142·1
Guntersdorf	108·6	95·8	137·6	122·8
Hlinsko	176·9	147·6	205·9	174·6
Hohenbruck	193·0	156·2	222·0	183·2
Hohenelbe	217·0	172·0	240·1	199·0
Iglau	157·0	134·0	175·0	161·0
Jarmeritz	140·9	120·1	169·9	147·1
Jitschin	198·5	168·8	214·5	195·0
Josefstadt-Jaroměř	193·0	158·0	222·0	185·0
Jungbunzlau	182·5	155·2	198·5	180·9
Kolin	178·0	150·0	194·0	177·0
Königgrätz	193·0	153·6	215·0	180·6
Königinhof	202·0	163·6	231·0	190·6
Korneuburg	82·0	73·0	111·0	100·0
Königshan	206·0	170·6	235·0	197·6
Leitmeritz	195·3	161·6	211·3	188·6
Leschtina	173·6	145·4	202·6	172·4
Liebenau	204·9	170·0	220·9	197·0
Liebstadtl	212·9	169·2	228·9	196·2
Lissa	171·3	149·0	187·3	170·6
Mährisch-Budwitz	138·1	118·0	167·1	145·0
Mastig	208·0	168·2	235·9	195·2
Medleschitz	188·0	149·0	217·0	176·0
Melnik	178·6	156·0	194·6	178·4
Neubidschow	197·8	162·2	213·8	189·2
Neupaka	210·0	164·2	228·5	191·2
Nimburg	176·8	150·0	192·8	175·2
Oberhollabrunn	103·7	91·4	132·7	118·4
Okřischko	149·0	121·3	178·0	148·3
Okrouhlitz	167·9	141·6	196·9	168·6
Opatowitz	193·0	154·4	215·0	181·4
Pardubitz	188·0	150·0	209·4	177·0
Parschnitz	206·0	166·4	235·0	193·4
Poděbrad	179·8	149·0	195·8	176·0
Polna-Stecken	160·1	135·9	182·8	162·9
Pottenstein Oe.N.W.B.	193·8	156·4	222·8	183·4
Přibislau-Schlappenz	162·5	138·0	187·4	165·0
Pulkau	114·8	100·4	143·8	127·4
Reichenau i. B.	207·9	176·0	223·9	203·0
Reichenau a. d. Knežna	204·9	163·8	233·9	190·8
Reichenberg	216·3	174·0	232·3	201·0
Retz	116·4	101·8	145·4	128·8
Rothkosteletz	199·0	160·1	228·0	187·6

Nach	Von Ebensee, Frachtsatz a	Von Ebensee, Frachtsatz b	Von Hallein, Frachtsatz a	Von Hallein, Frachtsatz b
	per 100 kg in Kreuzern ö. W.			
Schwadowitz-Eipel	203·0	162·2	232·0	189·2
Schattau	119·6	104·2	148·6	131·2
Schönwald-Frain	131·4	113·0	160·4	140·0
Sedletz-Kuttenberg	184·0	149·0	201·6	176·0
Sierndorf	94·7	84·2	123·7	111·2
Semil	208·9	169·2	224·9	196·2
Senftenberg	189·6	154·9	218·6	181·9
Slatinan	188·0	149·0	217·0	176·0
Smidar	200·2	163·4	216·2	190·4
Smiřitz	193·0	156·0	222·0	183·0
Sigmundsherberg	113·0	99·0	142·0	126·0
Starkenbach	215·0	171·0	236·2	198·0
Startsch-Trebitsch	146·1	121·3	175·1	148·3
Stockerau	90·8	81·4	119·8	108·4
Spillern	89·8	80·2	118·8	107·2
Swarow	212·6	173·0	228·6	200·0
Swĕtla	170·0	143·0	199·0	170·0
Tannwald-Schumburg	214·9	174·0	230·9	201·0
Tetschen	205·8	170·0	221·8	197·0
Trautenau	211·0	169·6	240·0	196·6
Trübenwasser	214·0	170·4	243·0	197·4
Turnau	194·2	167·2	210·2	190·2
Wiese	154·1	130·7	183·1	157·7
Wichstadtl-Lichtenau	196·4	149·9	225·4	176·9
Wolframitzkirchen	128·8	111·1	157·8	138·1
Wostromĕř	201·9	164·2	217·9	191·2
Ždiretz-Kreuzberg	173·3	145·2	202·3	172·2
Zellerndorf	113·6	99·7	142·6	126·7
Znaim	124·0	107·5	153·0	134·5
7. Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:				
Böhmisch-Trübau	181·0	151·2	210·0	178·2
Bojkowitz	158·9	135·2	—	-
Borohradek	191·9	159·6	—	186·6
Brandeis a. E.	186·4	155·4	215·4	182·4
Braunau i. B.	213·1	173·4	242·1	200·4
Brüsau-Brünnlitz	170·2	144·8	199·2	171·8
Budigsdorf	185·9	153·2	214·9	180·2
Chotzen	187·5	156·0	—	183·0
Daschitz	194·0	156·0	—	183·0
Elbeteinitz	—	157·8	—	—
Gross-Meseritsch	169·6	145·3	—	—
Grussbach-Schönau	128·1	114·9	—	—
Hohenmauth	195·5	161·2	—	188 2
Hohenstadt	185·9	153·2	214·9	180·2
Hronov	204·8	168·2	—	195·2
Kanitz-Eibenschitz	141·4	118·7	—	—
Kolin	178·0	150·0	194·0	177·0
Kromau	138·3	118·7		—
Laa	124·7	112·9	—	
Landskron	193·9	158·4	222·9	185·4
Leitomischl	203·5	167·6	—	194·6
Lettowitz	166·2	141·9	—	—
Mislitz	133·2	118·7	—	--
Mistelbach	114·4	104·8	—	—
Moravan	192·9	156·0	221·9	183·0
Müglitz	185·9	153·2	214·9	180 2
Nachod	203·0	167·1	—	194·1
Namiest	158·0	133·7	—	—
Neustadt a. d. M.	200·5	165·2	—	192·2
Nimburg	176·8	150·0	192·8	175·2
Opočno	197·9	163·8	—	190·8
Pardubic	188·0	150·0	209·4	177·0
Politz	206·1	169·0	—	196·0
Possitz-Joslowitz	130·5	118·0	—	—
Přelouč	—	164·6	—	—
Segen Gottes	152·4	128·1	—	—
Sichelsdorf	185·9	153·2	214·9	180·2
Skalitz-Boskowitz	162·6	138·3	—	—
Studenetz	160·6	136·3	—	-
Tečic	150·9	126·6	—	—
Tischnowitz	161·5	132·3	—	—
Tyništ	193·7	161·0	—	188·0
Uhersko	191·6	156·0	—	183·0
Ungarisch-Brod	153·7	130·0	—	—
Wekelsdorf	208·7	170·6	—	197·6
Wien St.E.G. transit	88·0	79·0	117·0	106·0
Wildenschwert	183·6	153·2	212·6	180·2
Zamrsk	189·8	156·0	—	183·0
Zwittau	176·6	148·0	205·6	175·0
8. Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang:				
Aspang	—	112·0		
Biedermannsdorf	—	87·0	—	
Edlitz	—	112·0	-	
Erlach	—	108·0	—	
Klein Wolkersdorf	—	108·0	—	
Ober Waltersdorf	—	91·0	—	
Pitten	—	109·0		-
Scheiblingkirchen	—	111·0	-	
Seebenstein	—	110·0	—	—
Tattendorf	—	94·0	—	
Traiskirchen	—	88·0	-	—
Trumau	—	89·0		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer	per 100 kg Kreuzer	per 100 kg Kreuzer			
182	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. 8—5 des Tarif-Theiles I	Hallein	Neratovic	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	167·6	165	2·6	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag vorzulegen sind	
				Ebensee					153·6	151	2·6			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
183	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bruchsteine aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kritzendorf	Wien-Hauptzollamt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	13 kr.	7·5 kr.	5·5 kr.	Im Kartirungswege		
184	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Schlackensand der Pos. E—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Klein-Schwechat (E. W. A.)	Wien-Hauptzollamt	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II der Wiener Verbindungsbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	6·5 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Die für diese Transporte im Tarif-Theil II für die den Verkehr mit den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894 auf Seite 6 7, Abschnitt III, Post 6, hinsichtlich der Güterabgabe in Wien-Hauptzollamt ausgesprochene Beschränkung wird hiemit aufgehoben
185	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Klagenfurt	Podnart-Kropp	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	58 kr.	41 kr.	17 kr.	Im Kartirungswege		
186	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H 19 des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I	Suczawa transit	Landesgrenze bei Beskid Oswięcim Landesgrenze bei Woronienka	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Aufgabe hat mit directen, nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Betreffender directer Tarif	Antheile aus den directen Tarifen	Kreuzer 43 69 34	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen die auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
187	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Märzdorf	Mähr.-Neustadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	16 kr. ö. W.	12 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
188	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		a) Kohlen, mineralische, bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Zauchtel	Fulnek	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Abladen der Sendungen ad a) und b) durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	7·5 kr.	6·0 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Fulnek auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Fulnek auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugestandnisses. Bei den Sendungen mineralischer Kohlen und Holz nach Fulnek müssen die Frachtbriefe die Bestätigung von Seiten des Stationsvorstandes der genannten Station tragen, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente, welche einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, werden nicht wieder zurückgestellt	
			b) Holz des Specialtarife 2 und der Classe C bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen											
			c) Güter der Frachtgutclasse II	Zauchtel	Fulnek				9 kr.	7 kr.	2 kr.			
			d) Güter der Frachtgutclasse I	bezw. vice versa					10·5 kr.	8·0 kr.	2·5 kr.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
189	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkweiss	Szczakowa	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlage per Schiff)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachweisliche Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus)	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	181·4 kr.	121·6 kr.	59·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen Seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
190	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze, rohe	Eisenerz	Stefanau	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	64·38 kr.		Im Kartirungswege		
191	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannter	Zabierzów	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	47 kr.	44 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer ö. W.				
192	Buschtěhrader Eisenbahn		Thonplatten	Weleslawin	Reitzenhain	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel geltenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	32·3	28·3	4·0	Im Rückvergütungswege	Bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Jänner 1898. Diese Documente werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung
193	Eisenbahn Wien-Aspang		Mineralische Kohle	Wien E. W. A. transit und Klein-Schwechat transit	Biedermannsdorf (Ziegelwerk Biedermannsdorf oder Guntramsdorf)	**Gesammt-Verfrachtung von mindestens 6000 Tonnen im Jahre 1897,** in welche Menge auch die über Wiener-Neustadt eintreffende Mineralkohle, jedoch ohne Theilnahme an der Rückvergütung, eingerechnet wird. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Ausladen Seitens des Empfängers.	Vom 1. Jänner 1897 bis 31. December 1897	Localgütertarif, bezw. die betreffenden Verbandstarife	Verschieden	5·5 kr. einschliesslich der Zuschubgebühr in Biedermannsdorf	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1898	Einhaltung der Bestimmungen der Schleppbahnverträge
194	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 3a des Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 5	Goltsch-Jenikau Kojetitz Mähr.-Budwitz oder vice versa	Grottau	Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahme-Tarifes 3a des Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 5	Vom 10. Jänner 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 5	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 41·3 53·8 55·4		Im Kartirungswege		
195	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen, alt und gebrochen	Giurgiu	Wien (Nordbahnhof oder Staatsbahnhof)	**Aufgabe** von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 3 des Oesterr.-Ungar.-Rumän. Verbandstarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Verbandstarif	Directe Frachtsätze bestehen nicht	430 Centimes		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
196	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Borstenvieh in Wagenladungen	Afumati Arcesti Babeni Bailesti Barbatesti Bibesti Calafat Caracal Carbunesti Copacioasa Corabia Dragasani Frasinet Gilort Golenti Jonesti Livezi Motateil Partaresti Ramnicul-Valcea Riureni Romula Salcuta Segarcea Strajesti Targul-Jiu Visina Vladuleni Zavideni Stationen der rumänischen Eisenbahnen	Wien St. Marx	Aufrechthaltung der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 33 des Tarifes (Theil II, Heft 1) für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes pro Quadratmeter 1333 1333 1392 1348 1276 1266 1386 1356 1287 1297 1399 1358 1370 1251 1374 1381 1288 1361 1322 1413 1406 1348 1302 1315 1345 1311 1384 1337 1368		Im Kartirungswege		
197	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wagenladungsgüter der Specialtarife: 1, 2 (excl. Kohle u. Coaks), 3; der Classen: A, B, C; Raffinadezucker aller Art; Kohle und Coaks	Ung.-Ostra	a) Bisenz-Pisek transit b) Ung.-Hradisch transit oder vice versa	5000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, resp. Güter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif, resp. Anhang zu den Localgütertarifen der St.E.G., Theil II, Heft 1 und 2	siehe unten	siehe unten	siehe unten	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Ung.-Ostra: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Consignationen. Bei Sendungen nach Ung.-Ostra: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 einzusenden, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen in Ung.-Ostra haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Nr. 197 — Kreuzer:

Artikel	9 a	9 b	10 a	10 b	11 a	11 b
A	6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0
B	6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0
C	6·5	7·4	5·5	6·6	1·0	0·8
1	6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0
2 (excl. Kohle u. Coaks)	6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0
3	5·9	—	5·5	—	0·4	—
Raffinadezucker aller Art	6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0
Kohle und Coaks	—	6·8	—	6·6	—	0·2

NB. Bei Raffinadezucker gelten die obigen Wagenladungssätze schon bei Aufgabe von 5000 kg und finden auch dann Anwendung, wenn dieses Quantum mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert wird, die Sendungen jedoch in ein und demselben Wagen verladen werden und nach ein und derselben Richtung bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
198	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine als Frachtgut	Belgrad transit Belgrad loco	Wien St. Marx	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der im directen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Heft III des directen Verkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Jänner 1895	Besteht kein Frachtsatz	Cts. Gold 329 337		Im Kartirungswege		
				Belgrad transit Belgrad loco	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.					316 324				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
199	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: Gedörrtes Obst, Pflaumenmus, lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte in vollen Wagenladungen, Mehl und Mahlproducte, Kohle, Coaks, Steinsalz, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden, und alle jene Artikel, welche im Sinne der Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, wie z. B. explosive Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Leichen etc.; endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes in Folge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, Wien (St.E G. oder K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Arad, Szeged, Szeged-Rókus, Temesvár (beide Bahnhöfe), Orsova, Fiume und Triest oder umgekehrt	Belgrad loco und transit (letzteres rücksichtlich der nach serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen bestimmten Transporte), ferner Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Báziás, bezüglich letzterer zwei Stationen jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff, von Zimony per Schiff oder Eisenbahn nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen verfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár (beide Bahnhöfe) und von Arad via Báziás zur Verfrachtung gelangen	Zahlung einer Gesammtfracht von mindestens **500.000 Francs**, welche Summe auf Grund der bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Frachtantheile ermittelt wird. Im Triest-Fiumaner Verkehre ist ein solches Quantum von Frachtgütern zu verfrachten, dass die in diesem Verkehre unter Berücksichtigung der Antheile bis zur serbischen Grenze resultirende Frachtgebührensumme innerhalb der obigen 500.000 Francs mindestens 100.000 Francs beträgt. Im Uebrigen finden auf die Beförderung der Güter die Bestimmungen des directen Tarifes zwischen Deutschland, resp. Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, giltig vom 1. November 1893, resp. 1. Jänner 1895, ferner jene des Tarifes von Deutschland nach Zimony transit für den Verkehr mit den genannten Balkanstaaten, giltig vom 1. November 1895, endlich, sofern Transporte via Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Báziás in Frage kommen, die Bestimmungen der inländischen Verbandstarife, bezw. des Localtarifes Anwendung	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Tarif-Heft III für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Jänner 1895, und Tarif-Heft IV vom 1. November 1893, ferner Tarif für den Deutsch-Orientalischen Verkehr vom 1. November 1893 und Tarif für den Verkehr Deutschland—Zimony transit vom 1. November 1895, bezw. inländische Verbandstarife und Localtarife	Verschieden	Von den bis zur ungar.-serbischen Grenze geltenden und in dem directen Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in den Schnitt-Tariftabellen sub „A" angegebenen Schnittfrachtsätzen im Verkehre mit den Stationen Triest und Fiume, ferner für rohe Felle von Salonique nach Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) und Wien (St.E.G. und K.F.N.B.), 25 pCt. Nachlass, und im Verkehre mit den übrigen genannten Stationen 15 pCt. Nachlass, mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 15-, bezw. 25percentigen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen und für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 2 Hellern per Tonnenkilometer, unter Hinzurechnung von je 4 Heller Manipulationsgebühr per 100 kg, und für die kgl. ungarischen Staatsbahnen 5 pCt. Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird. — Im Falle einer Aenderung dieser Schnittfrachtsätze während der Dauer des Zugeständnisses bleiben der contrahirenden Partei die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewährleistet		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate (rücksichtlich der in Deutschland aufgegebenen Transporte gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate). Bezüglich der via Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Báziás per Schiff beförderten Transporte ist die per Schiff erfolgte Weiterbeförderung durch Vorlage der bezüglichen Schiffsfrachtbriefe, eventuell Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate nachzuweisen. Die Documente, die keinen Refactiestempel tragen dürfen und der reclamirenden Firma nicht mehr zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactie-Liquidirung längstens bis Ende Juni 1898 der Direction der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen (C III b) einzusenden	

Die Verrechnung der Sendung erfolgt stets zu den bestehenden directen Frachtsätzen, und werden bezüglich der über Wien und Budapest hinaus gelegenen deutschen, österr. und ungarischen Stationen bei den ganz oder theilweise über Wien instradirenden Sendungen die für Wien — bei den ganz oder theilweise über Marchegg instradirenden Sendungen die für Marchegg — bei den ganz oder theilweise über Budapest instradirenden Sendungen die für Budapest (bezüglich der Südbahn die für Budapest-Kelenföld) — bezüglich der über Zsolna-Galantha instradirenden Sendungen die für Marchegg giltigen Frachtantheile als Basis der minimalen Gesammtfrachten, sowie zur Ermittlung der percentuellen Refactie angenommen.

Spalte	200
1. Fortlaufende Nummer	200
2.–3. Die Publication erfolgt von der … und im Namen der …	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen
4. Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Alle Eil- und Frachtgüter, welche im directen Verkehre auf Grund der in den mit Rumänien bestehenden Verbandstarifen enthaltenen Frachtsätze befördert werden können. Ausgenommen hievon sind: 1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Repsabfälle. 2. Solche Sendungen, rücksichtlich welcher nicht die vollen Frachtsätze der nebenbezeichneten directen Tarife berechnet werden, insbesondere alle jene Sendungen, für welche ausserhalb der gegenwärtigen Begünstigungen anderweitige Frachtbegünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden
5. für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Budapest (sämmtliche am linken Donauufer gelegene Bahnhöfe) und Budapest-Kelenföld loco und transit, Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Fiume und Triest, ferner sämmtlichen österr.-ungar. und deutschen Stationen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständniss bezieht, aufgenommen sind und deren Verkehr nach Rumänien ganz oder theilweise über Bruck a. L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna, Ruttka, Budapest oder Köbánya vermittelt wird
5. nach	Sämmtlichen Stationen der rumänischen Eisenbahnen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständniss bezieht, aufgenommen sind, sofern deren Verkehr mit den in Frage kommenden Aufgabsstationen ausschliesslich über Predeal und Verciorova vermittelt wird
	oder umgekehrt
6. bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Frachtzugeständnisses ist in dem Rahmen desselben ein so grosses Quantum von Gütern zu verfrachten, dass die auf Grund der Frachtsätze der Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarife hiefür entfallende gesammte Transportgebühr mindestens **300.000 (dreihunderttausend) Francs** beträgt.
7. und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897
8. Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Die für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen: Rumänisch-Norddeutschen und Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verband, sowie die für den Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg und Rumänien-Elbeumschlag giltigen Tarife
9. Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	V e r s c h i e d e n
10. Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bei Erreichung von 300.000 Francs Gesammt-Transportgebühr **10% (zehn Percent) Nachlass** von jenen Frachtantheilen, welche in die zur Zeit der Aufgabe der Transporte giltigen Frachtsätze des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes für den betreffenden Artikel rücksichtlich der Strecke von Wien (St.E.G.), resp. Marchegg, Budapest d. p. t. p. u. Köbánya, Fiume und Triest bis Verciorova eingerechnet sind, mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 10%igen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen, ferner für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 2 (zwei) Heller per Tonnen-Kilometer, unter Hinzurechnung von je 4 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg und für die kgl. ungar. Staatsbahnen 5% Transportsteuer, verbleiben muss über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird
11. Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	V e r s c h i e d e n
12. Art der Durchführung	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e
13. Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die reclamirende Firma als Versender zu lauten haben und bis längstens Ende Juni 1898 an die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (C III b) vorzulegen sind. Die vorgelegten Frachtdocumente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt
14. Besondere Bemerkungen	Besondere Bemerkungen. Siehe nachstehende Seite

Besondere Bemerkungen.

(Zu Pos. 200.)

1. Die unter gegenwärtiger Post für von Wien, Marchegg, Budapest, Köbánya, Fiume und Triest nach rumänischen Stationen und umgekehrt beförderte Sendungen verlautbarten Refactien haben unter Aufrechthaltung der publicirten übrigen Bedingungen und bei Einrechnung in die stipulirte Minimal-Frachtsumme auch für solche Sendungen Giltigkeit, welche mit Umkartirung in Predeal oder Verciorova in jenen Relationen des directen Verkehres befördert werden, bezüglich welcher im Sinne der Publication die Flüssigmachung der Refactie in Anspruch genommen werden kann. Insofern solche Sendungen laut der für den directen Verkehr giltigen Waarenclassification auf Umexpedition angewiesen sind, wird zur Grundlage für die Berechnung der zu erstattenden Refactie jene Waarenclasse angenommen, in welche der betreffende Artikel laut der für den Localverkehr der österr. und ungar. Bahnen giltigen Waarenclassification rangirt.

2. Jene von österr.-ungarischen oder deutschen Stationen nach rumänischen Stationen oder umgekehrt zu befördernden Transporte, deren Instradirung ganz oder theilweise über Suczawa zu erfolgen hat, sind sowohl von der Einrechnung in die Minimal-Frachtsumme, als auch von jeder Begünstigung ausgeschlossen.

3. Als Basis für die Feststellung der stipulirten Minimal-Frachtsumme werden unter Ausserachtlassung der Nebengebühren und Nachnahmen nur jene reinen Transportgebühren angenommen, welche sich für den betreffenden Artikel, bezw. Transport unter Zugrundelegung des zur Zeit der Aufgabe desselben giltigen Frachtsatzes des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes ergeben, und zwar:

a) Für Sendungen von oder nach Wien loco und transit und sämmtlichen übrigen österr. und deutschen Stationen werden die in die Minimal-Frachtsumme einzurechnenden Transportgebühren in der Weise ermittelt, dass rücksichtlich derselben die von Wien (St.E.G.) bis zur betreffenden rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze berechnet werden.

b) Bei Sendungen von oder nach solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr mit den betreffenden rumänischen Bestimmungsstationen sich ausschliesslich über Budapest oder Köbánya bewegt und welche über directe Frachtsätze verfügen, ferner bei Sendungen von oder nach Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld loco und transit, und endlich von oder nach Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, bilden die von der betreffenden ungarischen Station bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

c) Bei Sendungen von oder nach Fiume und Triest bilden die von diesen Stationen bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

4. Die percentuelle Refactie wird von den factisch eingehobenen Transportgebühren liquidirt, und zwar:

a) Von den jeweilig für die Strecke Wien (St.E.G.)—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), sowie von anderen österr. und deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, deren Verkehr unter Berührung von Wien ganz oder theilweise über Bruck a. L. oder Marchegg bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.

b) Von den jeweilig für die Strecke Marchegg—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von den österr. oder deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Transporte, deren Verkehr, ohne Wien zu berühren, ganz oder zum Theil via Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna oder Ruttka bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.

c) Von den jeweilig für die Strecke Budapest d. p. t. p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld, ferner von solchen ungar. Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich oder theilweise über Budapest bedient wird, nach Rumänien oder umgekehrt beförderten Sendungen.

d) Von den jeweilig für die Strecke Köbánya alsó p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Köbánya (beide Bahnhöfe), sowie von solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich über Köbánya bedient wird, nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen.

e) Von den jeweilig für die Strecke Fiume—, resp. Triest—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Fiume, resp. Triest nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, welche ausschliesslich via Predeal und Verciorova instradirt werden.

5. Ueber die ziffermässigen Beträge der im Sinne der Punkte 4, a), b), c), d) und e) entfallenden Refactien ertheilt die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (Tarif-Abtheilung) den auf die gegenwärtige Begünstigung Anspruch erhebenden Parteien Auskunft. Im Falle einer während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eintretenden Aenderung der die Basis der Begünstigung bildenden Frachtantheile bleiben die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze aufrecht.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
201	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Kwassitz-Tlumatschau		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Olmütz				20·2	15·7	4·5			
					Brünn				38·8	27	11·8			
202	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Draht, Drahtstiften und Möbelfedern der Pos. E-6 und E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Preiwaldau-Gräfenberg		a) Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg pro Frachtbrief. b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897	Heller a) / b)	Heller a) / b)	Heller a) / a)	Im Kartirungswege		
					Kremsier				178 / 145	139 / 111	39 / 34			
					Olmütz				125 / 106	107 / 86	18 / 20			
					Prerau				156 / 129	123 / 99	33 / 30			
					Wien Nordbahnhof				329 / 255	244 / 188	85 / 67			
				Sandhübel	Oderberg				137 / 103	103 / 82	34 / 21			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
203	Böhm. Commercialbahnen		Regiekohle der k. k. Oesterr. Staatbahnen	Rokycan	Nezvěstic	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	14	5	9	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen Dienststellen der k. k. Oest. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen müssen und welche bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
				oder vice versa										
204	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Thon, auch Schieferthon (Thonschiefer), roh, unverpackt und in offenen Wagen verladen	Zliv (k.k.St.B.)	Halbstadt (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	59·5 Kreuzer		Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten bewerkstelligen zu lassen
205	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Mähr.-Trübau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	45 Kreuzer		Im Kartirungswege		
				via B.-Trübau–Triebitz										
206	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Siehe nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Classen und Specialtarife giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Ausschliessliche Instradirung via Stadlau–Marchegg–Gänserndorf	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach oder von	Von oder nach Wien (Staatsbahnhof) — Transportgebühren pro 100 Kilogramm											
	Eilgüter			Sperrige Güter	Normalclasse		Wagenladungsclasse					
										Specialtarif		
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte		I	II	A	B	C	1	2	3
	in Kreuzern ö. W.											
Krakau	667·8	251·7	251·7	375·5	251·7	191·9	129·2	95·3	61·8	94·1	61·8	53·0

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
207	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	den weiter unten angeführten Stationen *)	Oderberg transit	Die Sendungen müssen nach einer Auslands- oder Elbe-Umschlagsstation bestimmt sein. Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen die Bestimmungen des Ungarisch-Deutschen Holz- und Borketarifes. Bei Aufgabe von Hölzern über 7 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg nach jedem verwendeten Wagen berechnet	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende 1897	Localtarife	Variirt	*) In Hellern incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr	Variirt	Im Kartirungswege		

***) Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:**

Station	Heller
Ajnácskö	88
Also-Sajo	114
Apahida	198
Arad	158
Bajmok	170
Balogfalva	90
Bánffy-Hunyad	182
Banréve	98
Batony	94
Batyu	128
Bellus	60
Beregszász	136
Berzova	174
Beszterczebanya	74
Bettlér	110
Bihar-Püspöki	156
Bratka	172
Bucsa	174
Bustyaháza	156
Csaba	144
Csap	124
Csucsa	178
Dalja	188
Debreczen	146
Dobsina	116
Eger	122
Egeres	188
Elesd	166
Erdőd	186
Eszék	194
Eszék-Alváros	194
Feled	92
Fülek	86
Garam-Berczence	68
Gilvács trs.	162
Gombos-Bogojevo	186
Gyoma	136
Gyöngyös	114
Halmi	152
Homonna	126
Hriszó	44
Huszt	150
Illava	60
Kaal-Kapolna	116
Kétegyháza	148
Kiralyháza	146
Kis Majteny	162
Kis Terenne	94
Koskócz	130
Kolozsvár	196
Kriváný-Gyetva	74
L.-Tolcsva	124
Lónyabánya	78
Losoncz	82
M.-Sziget	164
M.-Laborcz	138
Magyar-Nadas	192
Maros-Illye	190
Mezö-Telegd	162
Mikola	154
Miskolcz gömöri p. u.	110
Munkács	136
Nagy-Bicse-Predmer	44
N.-Károly	162
N.-Mihaly	124
Nagy-Szöllös	144
Nemes-Militics	176
Nagyvarad	158
Nyiregyháza	130
Nyustya-Likér	102
Örmező	124
Palvalva	92
Párkány-Nána	106
Pásztó	98
Perbenyik	124
Pr.-Szt. Ivan	182
Puchó-Kocskócz	56
Putnok	100
Radna-Lippa	168
Radvány	134
Rév	168
Rimabánya	100
Rimaszécs	96
Rimaszombat	96
Rozsnyó	110
Sajo-Szt. Peter	106
Salgó-Tarjan	92
Soborsin	180
Som	132
Somos-Ujfalu	88
Strabicso-Gorond	132
Szalonta	158
Szatmár	158
Szerencs	118
Szolnok teher p. u.	122
Szürte	128
Taraczköz	160
Tepla-Trencsén-Teplicz	66
Tisza-Lucz	114
Tisza-Ujlak	140
Tiszolcz	104
Tokaj	122
Tornalja	102
Totmegyer	92
Totvarad	178
Trencsén-Isztebnik	66
Ungvár	130
Vadna	102
Vág-Besztercze	52
Végles-Szalatna	72
Vinkovci	196
Vukovár	192
Zám	186
Zólyom	70
Zólyom-Brezó **)	90
Zombor	178

Mátraer Localbahnstation

Station	Heller
Balla	[illegible]

**) In dem Frachtsatze von Zólyom-Brezó ist die im Localtarife der kgl. Ungar. Staatsbahnen fixirte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
208	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohbenzin (Petroleumnaphtha) aus Erdöl	Budapest-Ferenczváros Budapest-kitérö Brassó Mezö-Telegd Oravicza Orsova Pozsony-Ujvaros	Oderberg	Bei Zahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, bezw. Localtarife		Heller 120 120 210 148 172 180 94		Im Kartirungswege		
				Budapest-Ferenczváros Budapest-kitérö Brassó Mezö-Telegd Oravicza Orsova Pozsony-Ujvaros	Oderberg trs. (für Sendungen, welche auf die Preuss. Staatsbahnen übergehen)					122 122 212 150 174 182 96				Die Oderberger Ueberfuhrsgebühr ist in diesen Frachtsätzen bereits enthalten
209	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Pos. E—20 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I	Borohradek	Starkoč transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	14·4 Kreuzer	12·7 Kreuzer	1·7 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
210	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Magnesitstein, roh, gemahlen oder gebraunt	Jolsva Köbánya alsó-pályaudvár Lónyabánya	Oderberg transit (für nach Deutschland bestimmte Sendungen)	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Verbands- bezw. Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 121·8 124·0 82·0	(Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen)	Im Kartirungswege		
211	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine bei Aufgabe als Frachtgut	Den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897, enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Die directen Frachtsätze der Wagenladungsclasse A	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
212	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Vág-Besztercze	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 183		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
					Tetschen (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)					183				
					Tichlowitz					183				
					Nestersitz-Pömmerle					183				
					Gross-Priesen					183				
					Schönpriesen					183				
					Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)					183				
					Schreckenstein					183				
					Lobositz					183				
					Raudnic					183				
					Theresienstadt					183				
					Kralup					180				
					Bubna (St.E.G.)					172				
					Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)					168				
					Lieben (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)					168				
					Brünn (St.E.G.)					95·6				
					Bisenz-Stadt					75·2				
					Ung.-Hradisch-Stadt					65·8				
					Ungar.-Hradisch transit (für Göding)					67·2				
213	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Säuren der Pos. 8—14, Soda der Pos. 8—48 und Glaubersalz der Pos. G—24 im Tarife, Theil I	Kralup (St. E. G.)	Budapest- { Angyalföld, dunaparti teherpályaudvar, Jozsefváros, fővárosi közraktárak, Kitérő, nyugoti pályaudvar (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, deli vasut (Südbahnhof) loco }; Ó-Buda-ﬂatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	272 Heller	262 Heller	10 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
214	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk der Pos. C-14, Säuren der Pos. S-14, Soda der Pos. S-48 und Glaubersalz der Pos. G-24 im Tarife „Theil I“	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Budapest- Angyalföld, dunaparti teherpályaudvar, Józsefváros, fővárosi közraktárak, Kiterö, nyugoti pályaudvar (Westbhf.), Lipótváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco; Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Tarife „Theil II, Heft 1“ des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	302 Heller	264 Heller	38 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
			Soda der Pos. S-48 im Tarife „Theil I“		Palota-Ujpest									
215	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Friedenshoffnungsgrube unterer (B.F.) Anschluss; Friedenshoffnungsgrube oberer (N.M.) Anschluss; Glückhilfgrube oberer (N.M.) Anschluss; via Halbstadt-Chotzen-Stadlau-Wien Donauquaibhf.	Klein-Schwechat	Augabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. November 1892 (Nachtrag IV)	Kreuzer ö. W. 66·3 / 65·5 / 65·5	58·4 / 57·6 / 57·6	7·9 / 7·9 / 7·9	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	
216	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Niederschlesischer Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. vom 1. November 1892	Königshof-Geleiseanlage	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 t.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. November 1892 Nachtrag V	Verschieden		9·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	
217		Betheiligten Verwaltungen	Niederschlesische Kohle und Coaks		Kladno	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen		Directer Tarif vom 1. November 1892	Verschieden		9·7 kr.			Die Sendungen müssen direct auf die Werksbahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgebühr in Kladno von 1·6 kr. pro 100 kg wird separat berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
218	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Beschin, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Neudorf i. V., Station der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen	Die im Tarife des Sächs.-Westösterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892 für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b vorgesehenen Bestimmungen	Vom 11. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	Ausnahmetarif 6 a 77 Pfennig Ausnahmetarif 6 b 74 Pfennig		Im Kartirungswege		
219	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Malaczka	Wien E.W.A. (Rutschengeleise)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 und Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	54 Heller		Im Kartirungswege		
220	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Györ (loco)	Graz St.B. (loco)	**Auflieferung von mindestens 1500 Tonnen.** Aufgabe von 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, des Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehres	104 Heller	98 Heller	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest einzusenden sind	
221	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. II–19 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Würbenthal	Freudenthal	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	12 kr. ö. W.	10 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	6	7	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
222	Südbahn-Gesellschaft		a) Kohle, mineralische b) Grieskohle (Grob- und Feingries)	Hrastnigg, Trifail und Sagor	Cormons loco Görz und Rubbia-Savogna Sagrado und Ronchi S.B. Monfalcone, Nabresina, Triest S.B. und Fiume	**Auflieferung von mindestens 50.000 Tonnen à 1000 kg von beiden Kohlensorten zusammen nach den vorbezeichneten Bestimmungsstationen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden	ad a) b) 60 56 56 52 54 50 52 48 Heller bezw. incl. ungar. Steuer bei Fiume	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
223	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mineralkohle	St. Stefan	Feistritz Marburg St. Lorenzen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	49 56 40 Heller		Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im Vrdgs.-Bl. Nr. 121 vom 22. October 1896 sub Pos. 1638 für die gleichen Relationen publicirten Ermässigungssätze gegenstandslos
224	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	der Classe B und der Ausnahmetarife Nr. 3 b, 6 b und 7 b	Triest und Fiume	Mannheim Bad.St.B. Ludwigshafen a. Rh. Ludwigshafen Giuliniwerk Mannheim Neckarvorstadt sowie umgekehrt	Abfertigung der Sendungen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern nicht in der Zwischenzeit Durchführung im Tarifwege erfolgt	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	Francs pro Tonne = 1000 kg 58·23 / 56·20 *) 58·23 / 56·20 *) 58·23 / 56·20 *) 58·97 / 56·94 *)	55·80 55·80 55·80 56·54	2·43 / 0·40 *) 2·43 / 0·40 *) 2·43 / 0·40 *) 2·43 / 0·40 *)	Im Kartirungswege		*) Güter des Ausnahmetarifes Nr. 6 b
			Korkrinde	Triest und Fiume	Nürtingen	Abfertigung der Sendungen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 / 5000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief			Bestehen keine directen Frachtsätze	27·70 45·40				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
225	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gerste und Malz	Rzikowitz	Prerau transito oder Hullein transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von Rzikowitz müssen bis Prerau oder Hullein im Localverkehre und ab diesen Stationen auf Grund directer Tarife und die Sendungen nach Rzikowitz bis Prerau oder Hullein auf Grund directer Tarife und ab dort im Localverkehre expedirt werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	6·2 kr.	2·2 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, die einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Prerau transito oder Hullein transito	Rzikowitz				6·2 kr.	2·2 kr.	4·0 kr.			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
2	Nr. 149 vom 29. December 1896	2709	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau	Salzburg	Soll es in Rubrik 11 richtig heissen 5 kr.	
3	Nr. 143 vom 12. December 1896	2394	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Getreide	Banjaluka Stadt	Doberlin transit	In der Rubrik 6 unter Pos. a) soll es statt 10.000 heissen 1000 Tonnen	
4	Nr. 149 vom 29. December 1896	2684	Bozen-Meraner Bahn		Bier in Fässern	Bozen-Gries	Meran	In der Rubrik 7 sind die Worte „Bis auf Widerruf, längstens“ zu streichen und hat es zu lauten: „Bis 31. December 1897“	
		2685			Bruchsteine	Steinbruchgeleise km 25·3	Meran		
		2686			Sand und Schotter	Steinbruchgeleise km 25·3	Meran		
		2687			Ziegel, Dach-, Mauer- und Hohlziegel	Terlan	Untermais Meran		
		2688			Ziegel, Dach-, Mauer- und Hohlziegel	Bozen-Gries	Meran		
		2689			Sägespäne	Localstationen der Bozen-Meraner Bahn			

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1897 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: a) Taggeld	b) Sonstige Emolumente	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
25 provisorische Zugspacker	K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn	fl. 1	Fahrstundengelder und Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien	Bis längstens 15. Februar 1897
20 provisorische Weichenwächter		[illegible]0 kr.	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
32 Magazins- und 5 Stations-Aufseher-Aspiranten		fl. 1 resp. fl. 1·10 kr.		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
4 provisorische Kanzleidiener		fl. 1 bis fl. 1·20 kr.		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss der einfachen Rechnungsarten. Bei 2 Kanzleidienerposten auch Kenntniss der böhmischen, bei einem Kenntniss der böhmischen und polnischen Sprache	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit, mindestens jedoch 6 Monate	—		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4. **Wien, 12. Jänner 1897.** **X. Jahrgang.**

Ruderschiff- und Flossverkehr auf der oberösterreichischen Donaustrecke und deren Nebenflüssen 1895.

Nach den von der Statthalterei in Linz zusammengestellten Nachweisungen bietet der Ruderschiff- und Flössereiverkehr auf den oberösterreichischen Wasserstrassen im Jahre 1895 folgendes Bild:

I. Donau.

Inlandsverkehr. Zu Berg angekommen und ausgeladen: in Obermühl 83 Schiffe mit 2455 q Waaren, sämmtlich aus Aschach.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: in Aschach 78 Schiffe mit 6030 q, in Linz 5 Flösse mit 427 q aus Engelhartszell, 6 Flösse mit 348 q aus Wesenufer, 6 Flösse mit 321 q aus Kasten, 11 Schiffe mit 11.320 q aus Neuhaus, 1 Schiff mit 60 q aus Obermühl, 35 Schiffe mit 13.097 q aus Aschach, 21 Schiffe und 1 Floss mit 2343 q aus Ottensheim; in Urfahr 42 Schiffe mit 4266 q aus Niederranna, 10 Schiffe mit 676 q aus Schlögen, 38 Schiffe mit 5699 q aus Obermühl, 7 Schiffe mit 3664 q aus Neuhaus, 60 Schiffe mit 2456·4 q aus Brandstadt; in Mauthausen 58 Schiffe mit 3612·2 q aus Urfahr, 34 Schiffe mit 2062 q aus Linz, 1 Schiff mit 140 q aus Obernberg, 3 Schiffe mit 222 q aus Aschach; in Wallsee-Hütting 10 Schiffe mit 4120 q aus Linz; in Grein 35 Schiffe mit 13.318 q aus Linz; in St. Nikola 12 Schiffe mit 4270 q aus Linz; in Sarmingstein 4 Schiffe mit 255 q aus Hütting.

Eingeladen und zu Berg abgegangen sind: 83 Schiffe aus Aschach mit 2455 q nach Obermühl.

Eingeladen und zu Thal abgegangen wurden: in der Salzach und dem Innflusse bei Passau mit der Bestimmung nach Niederösterreich und Ungarn 73 Schiffe und 109 Flösse mit zusammen 128.119 q; in Kasten 6 Flösse mit 321 q mit der Bestimmung nach Linz; in der oberen Donau bei Engelhartszell 90 Schiffe und 69 Flösse mit 51.464 q mit der Bestimmung nach Niederösterreich und Ungarn; 42 Schiffe mit 4266 q in Niederranna nach Urfahr, 6 Flösse; in Wesenufer 6 Flösse mit 348 q nach Linz, 10 Schiffe mit 676 q nach Urfahr; in Obermühl 78 Schiffe mit 6030 q nach Aschach, 1 Schiff mit 60 q nach Linz, 38 Schiffe mit 5699 q nach Urfahr; in Neuhaus 11 Schiffe mit 11.320 q Ladung nach Linz, sowie 7 Schiffe mit 3664 q nach Urfahr; in Aschach 35 Schiffe mit 13.097 q nach Linz, 22 Schiffe mit 30.992 q nach Wien, 3 Schiffe mit 2229 q nach Mauthausen; in Brandstadt 60 Schiffe mit 2465·4 q nach Urfahr, 5 Schiffe mit 4710 q nach Wien; in Ottensheim 21 Schiffe und 1 Floss mit 2343 q nach Linz; in Linz 10 Schiffe mit 4120 q nach Wallsee, 34 Schiffe mit 2062 q nach Mauthausen, 35 Schiffe mit 13.318 q nach Grein, 12 Schiffe mit 4270 q nach St. Nikola; in Urfahr 58 Schiffe mit 3012·2 q nach Mauthausen; in der Alm, Ager, Vöckla, Traun bei Zizlau mit der Bestimmung nach niederösterreichischen und ungarischen Donaustationen, und zwar nach Spitz 1 Floss mit 450 q, nach Korneuburg 4 Flösse mit 11.550 q, nach Wien 51 Schiffe und 395 Flösse mit 756.433 q, nach Erdberg 9 Flösse mit 63 q, nach Fischamend 4 Flösse mit 10.200 q, nach Bruck a. d. Leitha 2 Flösse mit 830 q, nach Altenburg 1 Floss mit 13.551 q, nach Budapest 4 Flösse mit 8950 q, nach dem sonstigen Ungarn 4 Flösse mit 6000 q; in Mauthausen 99 Schiffe mit 437.855 q nach Wien; in der Enns 368 Flösse mit 78.609 q nach Wien und über Au mit derselben Provenienz und Bestimmung 17 Schiffe und 88 Flösse mit 75.835 q; in Wallsee-Hütting 4 Schiffe mit 255 q nach Sarmingstein und 43 Schiffe, sowie 23 Flösse mit 18.305 q nach Wien; in Dornach-Tiefenbach 15 Schiffe und 13 Flösse mit zusammen 41.788 q nach Wien; in Grein 27 Schiffe und 14 Flösse mit zusammen 13,204 q nach den Donaustationen Pöchlarn bis Pressburg; in St. Nikola 21 Schiffe und 4 Flösse

mit 7193 q nach Wien; in Sarmingstein 109 Schiffe mit 53.611 q nach Wien; in Isper 71 Schiffe und 29 Flösse mit zusammen 18.145 q nach Wien.

Insgesammt sind daher in der Thalfahrt über die und von der oberösterreichischen Donaustrecke nach Niederösterreich und Ungarn abgegangen 713 Schiffe und 1144 Flösse mit zusammen 1,863.209·4 q Ladung.

Die gesammte auf der oberösterreichischen Donaustrecke, bezw. von Passau bis zur Ispermündung geleistete Tonnenkilometerzahl beziffert sich mit 12,284.088·7.

Nach Waarengattungen wurden eingeladen: in den Inn- und Salzachstationen 127.519 q Werk-, Brennholz und Sägewaare, 60 q Töpfergeschirr, 540 q landwirthschaftliche Producte; in den Alm-, Ager-, Vöckla- und Traunplätzen (Uebertritt in die Donau bei Zizlau) 852.450 q Floss-, Rund-, Brenn- und Schnittholz, 25.192·4 q Salz und Fische; in Engelhartszell 667 q Mauerziegel und 50.797 q Brenn-, Bau- und Schnittholz; in Kasten 321 q Bauholz; in Niederranna 1585 q Brenn- und Bauholz, 2671 q landwirthschaftliche Producte; in Wesenufer 348 q Bauholz; in Schlagen 676 q Brennholz; in Obermühl 842 q Holz, 3080 q Papier und 7866·5 q landwirthschaftliche Producte; in Neuhaus 1482 q Bau- und Würfelsteine, 154 q Holz; in Aschach 40.584 q Würfel- und Bausteine, 1136 q Holz, 2491 q landwirthschaftliche Producte; in Brandstadt 7175·4 q landwirthschaftliche Erzeugnisse; in Ottensheim 2343 q Holz; in Linz 6182 q Bier und Victualien; in Urfahr 796 q Ziegel und 2065·2 q Bier; in Mauthausen 437.855 q Pflastersteine; an den Flossländen von der Enns- bis zur Aistmündung die aus der Enns gekommenen 38.944 q Holz, sowie weitere zur Verladung hinzugekommene 559 q Holz; in Markt Au 39.765 q ebenfalls aus der Enns gekommenes Holz und weiter eingeladene 13.269 q Holz und 62.000 q Würfelsteine; in Wallsee-Hütting 7375 q Würfelsteine, 9728 q Holz und 66 q Obstmost; in Grein 12.554 q Holz, 650 q Getreide; in St. Nikola 7193 q Holz; in Sarmingstein 34.222 q Würfelsteine, 19.389 q Holz; in Isper eingeladen 18.145 q Holz.

Ausgeladen wurden: in Obermühl 2414 q landwirthschaftliche Producte und 41 q Salz; in Aschach 150 q Brenn- und Schnittholz, 3020 q Papier, 2870 q Hafer und Gerste; in Linz 12.712 q Steine, 15.103 q Holz, 60 q Papier, 39 q landwirthschaftliche Producte; in Urfahr 3664 q Steine, 3137 q Holz, 10.123 q landwirthschaftliche Producte; in Mauthausen 796 q Ziegel, 362 q Holz, 2072 q Bier; in Wallsee-Hütting 4120 q Victualien; in Grein 297 q Coaks, 7500 q Kalksteine, 322 q Brennholz, 5199 q Victualien; in St. Nikola 170 q Coaks, 4100 q Kalksteine; in Sarmingstein 255 q Getreide.

Im Auslandsverkehre haben die oberösterreichische Donaustrecke transitirt 71 Ruderschiffe und 8 Flösse mit zusammen 95.274 q Ladung, was einer tonnenkilometrischen Leistung von 1,533.911·4 entspricht. Unter den Waaren befanden sich 17.293 q Stein- und Braunkohle, 21.422·42 q Pflastersteine, Kalk, Asphalterde, Kalkplatten, Cementdach- und Dachfalzziegel, 43.560·45 q Brenn-, Werk-, Schnitt- und Rundholz, 6544·81 q Graphit, Geschirr, Thonerde und Chemikalien, 4453 q Gemüse, Stärke u. dgl.

II. Inn und Salzach.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: in Braunau 1 Ruderschiff aus der oberösterreichischen Salzach mit 12 q Ladung; in Obernberg 9 Schiffe mit 767 q aus Oberndorf in Salzburg, 37 Schiffe mit 2331 q aus der oberösterreichischen Salzach, 39 Schiffe mit 2198 q aus Oberndorf in Salzburg; in Schärding 32 Schiffe mit 2242 q aus dem ebengenannten Oberndorf, 2 Flösse mit 56 q aus der oberösterreichischen Salzach; zusammen 118 Schiffe, 2 Flösse mit 7606 q, zurückgelegte Tonnenkilometer 29.206·2.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: aus der Salzburger Salzachstrecke 9 Schiffe mit 767 q nach Obernberg, 32 Schiffe mit 2242 q nach Schärding, 16 Schiffe und 60 Flösse mit zusammen 26.091 q in die Donau; aus der oberösterreichischen Salzachstrecke 37 Schiffe mit 2331 q nach Obernberg, 2 Flösse mit 56 q nach Schärding, 27 Schiffe mit 8797 q in die Donau, endlich aus Oberndorf in Salzburg 39 Schiffe mit 2198 q; aus der Tiroler Strecke des Innflusses 29 Schiffe und 40 Flösse mit 92.007 q nach der Donau; in Braunau nach Wien 1 Schiff mit 422 q; in Obernberg 233 q nach Wien, 100 q nach Budapest; in Wernstein 9 Flösse mit 399 q nach Wien.

III. Traun.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: in Gmunden 2 Schiffe und 21 Flösse von der oberen Traun; in der Strecke Gmunden—Stadl-Lambach 154 Flösse mit 3100 q Schleifholz von der oberen Traunstrecke Steeg—Ebensee—Gmunden, und zwar in Reinthal 519 q, in Bruckmühl 889 q, in Kohlwehr 1440 q, in Kemeting 252 q; in Stadl-Lambach 65 Flösse mit 1248 q aus Gmunden; in Saag 3 Flösse mit 28 q aus Lambach; in Wels-Kohlstadt 441 Flösse mit 2150 q aus der Alm, 7 Flösse mit 88 q aus der Ager, 4 Flösse mit 29 q aus Lambach; in Ufermann bei Marchtrenk 57 Flösse mit 268 q aus der Alm, 1 Floss mit 40 q aus Schwanenstadt, 1 Floss mit 4 q aus Lambach.

Eingeladen und zu Thal abgegangen sind: aus der oberen Traunstrecke Steeg—Mitterweissenbach, Ebensee—Gmunden 107 Schiffe und 218 Flösse, und zwar 107 Schiffe mit 27.581·4 q nach Zizlau, 65 Flösse mit 1248 q nach Lambach und 154 Flösse mit 3100 q nach Reinthal, Bruckmühl, Kohlwehr und Kemeting. Von den Schiffen führten 102 27.568 q Salz aus den ärarischen Salinen in Ebensee und 5 Fische im Gewichte von 12·4 q. Ausserdem führten noch 20 Schiffe (darunter 3 im Dienste) Personen theils nach dem Traunfall, theils nach Stadl-Lambach; in Stadl-Lambach 3 Flösse mit 28 q nach Saag, 7 Flösse nach Wels-Kohlstadt, 5 Flösse mit 69 q nach Ufermann, 41 Flösse mit 6550 q in die Donau, 1 Floss mit 4 q nach Ebelsberg; aus der Ager und Vöckla 3101 Flösse mit 447.878 q Holz, und zwar 7 Flösse mit 88 q nach Wels-Kohlstadt, 1 Floss mit 40 q nach Ufermann, 3093 Flösse mit 447.750 q im Durchgange zur Donau; aus der Alm 3271 Flösse mit zusammen 390.838 q, und zwar nach Ufermann 57 Flösse mit

268 q, nach Wels-Kohlstadt 441 Flösse mit 2150 q, im Durchgange zur Donau 2773 Flösse mit 388.420 q; aus Wels 10 Schiffe mit 17 q in die Donau; aus Ufermann 12 Flösse mit 245 q in die Donau.

IV. Enns.

Zu Thal angekommen und ausgeladen: in Stadt Steyr 35 Flösse mit 687 q aus Weyer, 86 Flösse mit 1611 q aus Ramming, 21 Flösse mit 481 q aus Reichramming, 10 Flösse mit 223 q aus Weissenbach, 11 Flösse mit 221 q aus Losenstein; in Stadt Enns 200 Flösse mit 2093 q aus der oberen Enns.

Eingeladen und zu Thal abgegangen: in Weyer 35 Flösse mit 687 q nach Steyr; in Ramming 86 Flösse mit 1611 q nach Steyr; in Reichramming 21 Flösse mit 481 q nach Stadt Steyr; in Weissenbach 10 Flösse mit 223 q nach Steyr; in Losenstein 11 Flösse mit 221 q nach Steyr; aus der oberen Enns in die Donau 1994 Flösse mit 65.777 q; aus Stadt Steyr in die Donau 961 Flösse mit 13.641 q; aus Stadt Enns in die Donau 147 Flösse mit 2093 q, zusammen 3465 Flösse mit 86.827 q, darunter in die Donau übergegangen 3102 Flösse mit 81.511 q.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 557. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Jänner interpellirten die Abgeordneten Dr. Ebenhoch und Genossen den Herrn Handels- und den Herrn Eisenbahnminister in Betreff der Sonntagsruhe der Eisenbahn- und Postbediensteten.

Ferner richten die Abgeordneten Dr. Dyk und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister eine Interpellation, betreffend die Ertheilung der Concession für die Localbahn Mlatz-Rakonitz.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bauconsensertheilung für die Herstellung einer Veranda beim Finanzwachgebäude am Bahnhofe Wien.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die durch die k. k. Dicasterialgebäude-Direction beabsichtigte Herstellung einer Veranda beim Finanzwachgebäude und einer Untermauerung für eine Decimalwaage am Wiener Frachtenbahnhofe im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.671/IV ex 1896.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Bauconsensertheilung für Hochbauherstellungen in Kralup.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Kralup und die Herstellung eines freistehenden Abortes daselbst im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.746/IV ex 1896.]

— (Bauconsensertheilung für die Hebung der Nivellette an mehreren Stellen der Strecken Wien—Střelitz und Grussbach-Schönau—Znaim.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Hebung der Nivellette an mehreren Stellen der Strecken Wien—Střelitz und Grussbach-Schönau—Znaim im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.824/IV ex 1896.]

— (Linie Kl.-Schwechat—Mannersdorf: Bauconsensertheilung für die Vermehrung der Geleiseanlagen in der Portland-Cementfabrik zu Mannersdorf.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für das Project über die Vermehrung der Geleiseanlagen in der Portland-Cementfabrik der Gebrüder Leube in Mannersdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9596/IV ex 1896.]

Projectirte Localbahn Neutitschein-Stramberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 20. December 1896 die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Neutitschein vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Neutitschein nach Stramberg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 8354/I.]

Localbahn Sigmundskron nach Kaltern (Ueberetscherbahn). (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 19. December 1896 die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des von Andreas Freiherrn Di Pauli und der Firma E. Schwarz' Söhne vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Sigmundskron nach Kaltern (Ueberetscherbahn) im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 15.851/I.]

Localbahn Wies-Eibiswald und Schleppbahn Köflach-Krenngraben. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 24. und 25. September 1896 stattgefundenen Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Wies der Graz-Köflacher Bahn nach Eibiswald und der normalspurigen Schleppbahn von der Station Köflach derselben Bahn nach Krenngraben sammt Abzweigungen hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn, sowie jene der Schleppbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 12.948/I.]

Pinzgauer Localbahn. (Strassenverlegung.) Die von der Bauunternehmung der Pinzgauer Localbahn vorgelegten Projecte für die Reichsstrassenverlegung bei Mayerleiten in Kilometer 13·9, sowie der Landesstrassenverlegung bei Hollersbach bei km 32·7/8 der Pinzgauer Localbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.527/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 17. December 1896, Z. 74.059/III, den Arader Einwohnern Dr. Ludwig Müllek, Anton Péterffy und Moriz Pless für eine vom Centrum der Stadt Arad ausgehende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis Mikalaka führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 17. December 1896, Z. 76.742, der Budapester Bauunternehmung Lindheim & Comp. für eine von der Endstation Köszeg (Güns) der als Sackbahn endigenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Köszeg des Südbahnbetriebes ausgehende, über Röt, Rendek, Léka, Német-Szent Gröt, Lontosfalva und die Gemarkung der Gemeinde Pörgölin bis zur ungarisch-österreichischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer von sechs Monaten.

Projectirte Localbahn Modor - Szenkvicz — Modor. (Ausführungs-Beschluss.) Die Stadtgemeinde Modor hat den Ausbau einer von der Station Modor-Szenkvicz der Eisenbahn Pozsony—Nagy-Szombat (Tyrnau)—Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus bis zur kgl. Freistadt Modor führenden Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60 ex 1896) beschlossen. Die effectiven Baukosten dieser 4·1 km langen, als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit 200.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 38.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die Höhe der Bausumme ist dadurch motivirt, dass die Trasse in gewelltes Terrain fällt, die Kosten des Bahnhofes Modor mit 13.500 fl. präliminirt sind und für den Verkehr auf dieser allerdings kurzen, voraussichtlich aber sehr stark frequentirten Linie die Beistellung einer entsprechend grossen, aber kilometrisch nicht genügend ausnützbaren Anzahl von Personenwagen erforderlich sein wird. Ein weiteres Project ist die Herstellung einer Verbindung zwischen Modor und der Endstation Stomfa (Stampfen) der als Sackbahn endigenden Flügel-

bahn Dévénytó-Stomfa der Marchthalbahn, eventuell einer von Modor bis zur Station Malaczka der obgenannten Linie führenden Localbahn.

Projectirte Vissóvölgy- (Vissothal-) Localbahn Vissóvölgy—Borsa. (Politisch-administrative Begehung.) Am 18. December 1896 fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Dr. Andor Bartos des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der von der Station Vissóvölgy der Hauptlinie Marmaros-Sziget—Körösmezö der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus bis Borsa im Bereiche des Comitates Marmaros projectirten Vissóvölgy-Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 142 ex 1896) statt.

Localbahn Györ—Bakony-Szent-László—Veszprém—Uj-Dombovár. Theilstrecke Bakony-Szent-László—Veszprém. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 15. December 1896 fand unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stetina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahnstrecke Bakony-Szent-László—Veszprém (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1896) statt. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Betriebseinrichtung der neuen Linie entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher am 20. December aufgenommen wurde. Die Theilstrecke Bakony-Szent-László wurde bereits am 30. December 1895, und die Theilstrecke Veszprém—Lepsény—Uj-Dombovár am 11. August 1896 dem Verkehre übergeben. Durch Eröffnung dieses bisher noch fehlenden Mittelgliedes der insgesammt 199·03 km langen Localbahn Györ—Bakony-Szent-László—Veszprém—Uj-Dombovár wurden die in ost-westlicher Richtung führende Hauptbahn Budapest—Bruck a. d. L. und die in nord-südlicher Richtung führende Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in nord-nord-östlich radialer Richtung unter einander und beide im Mittelpunkte der Diagonale in der Station Lepsény mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof verbunden.

Elektrisch betriebene Eisenbahnen in Budapest. (Verkehrs-Statut.) Der Oberstadthauptmann von Budapest hat im Sinne der diesbezüglichen ministeriellen Verfügungen im Interesse der polizeilichen Sicherung des Verkehres ein für sämmtliche im Bereiche der Landes-Haupt- und Residenzstadt mit Elektricität betriebene Eisenbahnen geltendes Statut geschaffen, mit Berücksichtigung der speciellen Eigenheiten des Betriebes der einzelnen Bahnen. Bezüglich der Franz Josef-Untergrundbahn wurde angeordnet, dass jede den Verkehr behindernde Arbeit vor Beginn derselben der Polizei angezeigt werde. Die unterirdischen Stationen, sowie auch die Zugangstreppen sind mit Nothlampen, die bei Eintritt der Dunkelheit anzuzünden sind, zu versehen. Den Geleisen entlang ist bei jeder zehnten Säule eine Fackel in Bereitschaft zu halten. Auf jeder Station hat eine Handspritze mit drei Eimern vorräthig zu sein; auch ist hier die Wasserleitung installiren zu lassen. In den Waggons sind aussen und innen Nothlampen anzubringen. Alle Verkehrsmittel der Bahn sind alljährlich zweimal: im Monate Mai und October, durch den Magistrat, die Polizei und die Eisenbahn-Generalinspection untersuchen zu lassen. Diese Untersuchung wird durch den Oberstadthauptmann angeordnet. Die Instruction für das Verkehrspersonal ist zunächst durch den Magistrat und die Polizei gemeinschaftlich zu überprüfen. Von dem Verkehrspersonal darf höchstens der vierte Theil provisorisch angestellt sein. Ueber Ausschreitungen urtheilt die Polizei ab. Die für die technischen Arbeiten verantwortlichen Beamten sind bei dem Magistrat und bei der Polizei anzumelden. Der Conducteur darf nicht mehr als die normirte Anzahl von Fahrgästen aufnehmen. Das Recht der Direction, das Publicum mit Geldstrafen zu belegen, wurde aufgehoben. Aehnlich lauten auch die Bestimmungen hinsichtlich der auf der Strassenoberfläche angelegten Bahnen. Im Besonderen wird auch vorgeschrieben, dass an den Umsteigepunkten gedeckte Wartehallen zu errichten seien; dass das Rauch- und Spuckverbot durch die Oberstadthauptmannschaft erlassen werde; dass die Verfügungen hinsichtlich der Sicherheit des Lebens und des Eigenthums, sowie der Bequemlichkeit des Publicums nach Anhörung der Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Generalinspection durch die Polizei zu treffen seien. Dafür, dass die zwei vorderen Wagenthüren geschlossen seien, haftet der Wagenführer, für die Schliessung der hinteren Thüren der Conducteur. Erst nach der Schliessung der Thüren dürfen sie ihren übrigen Verrichtungen obliegen. An einzelnen Endpunkten, wo Publicum in grösserer Zahl zusammenzukommen pflegt, sollen, wenn der Oberstadthauptmann dies bestimmt, Ordnungsnummern ausgegeben werden müssen. Bezüglich der Zahnradbahn auf dem Schwabenberge und der Dampfseilrampe erachtet es der Oberstadthauptmann für nothwendig, dass deren Betrieb und Leitung wie bei den Strassenbahnen geregelt werde.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausbau und Erweiterung der Station Párkány-Nána.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat mit einem Kostenaufwande von fl. 167.000 den Bau und die Erweiterung der nunmehr zur Bedeutung eines Knotenpunktes gelangten Station Párkány-Nána (früher Esztergom [Gran]-Nána ihrer donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest) der Linie Párkány-Nána—Léva und, nach Herstellung der demnächst auszuführenden Verbindungsbahn über die Brücke zwischen Esztergom und Párkány-Nána, der Linien Budapest—Dorogh-Esztergom und Esztergom—Almás-Füzitö, ferner die Einrichtung einer Bahnhof-Restauration in genannter Station beschlossen. Nachdem der Bericht über die aus diesem Anlasse dort abgehaltene politisch-administrative Begehung die Zulässigkeit der Realisirung dieses Projectes nachwies, wurden die Einleitungen zur Ausführung des Baues getroffen.

— (Einrichtung der Haltestelle und Ausweichstation Hoszu-Aszó für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle und Ausweichstation Hoszu-Aszó (zwischen Héjasfalva und Brassó) ihrer Hauptlinie Budapest — Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt) — Predeal mit 2. Jänner 1897 für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde.

— (Aenderung des Stationsnamens Mármaros-Sziget.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Stationsname Mármaros-Sziget der Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Mármaros-Sziget auf Máramaros-Sziget abgeändert wurde.

Projectirter Bau eines Tunnels unter der Donau in Budapest. (Ausführungsmodus.) Der Budapester Civilingenieur L. Szesztay hat auf Grundlage von Studien am Londoner Temse-Tunnel das Project für einen unter der Donau in Budapest zu erbauenden Tunnel ausgearbeitet. Dieser ursprünglich vom Eskütér (Schwurplatz) aus projectirte Tunnel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1893) soll nunmehr vom Vorplatze des Mittelportals des neuen Parlamentshauses ausgehen und am gegenüber liegenden Bombenplatze ausmünden und sowohl für Fussgeher, als auch für den Verkehr der Wagen der elektrisch betriebenen Strasseneisenbahn eingerichtet werden. Die Ursache der Verlegung auf diesen Platz ist dadurch motivirt, dass die Verbindung mit dem rechtsseitigen Ufer vom Eskütér aus durch den Bau der Staatsbrücke bereits sichergestellt ist, ferner die Erbauung einer Brücke vis-à-vis dem Parlamentsgebäude vermieden werden soll, damit die freie Aussicht auf die Façade desselben nicht verdeckt werde.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem“ von Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 2. October 1896 nach 63tägiger Fahrt mit 23 Passagieren und 2647 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 8300 kg Curiositäten (hievon 2100 kg für Galatz), 2300 kg Perlmutter, 25.000 kg Kupfer; aus Shanghai 630 kg Thee, 800 kg orientalische Gegenstände, 16.250 kg Häute (hievon 5850 kg für Venedig; aus Hongkong 47.350 kg Thee (hievon 27.400 kg für das Ausland), 65.580 kg Quassia (hievon 7080 kg für Venedig), 1760 kg Matten, 4000 kg indisches Rohr; aus Canton 43.750 kg Quassia; aus Penang 9540 kg Häute, 10.080 kg Pfeffer; aus Madras 81.400 kg Baumwolle (hievon 20.350 kg für Venedig), 9388 kg Häute, 10.658 kg Rothholz; aus Singapore 133.500 kg Kaffee, 8650 kg Häute, 25.200 kg Gambier, 100.800 kg Zinn, 140 kg Curiositäten, 70.320 kg Pfeffer; aus Macassar 12.280 kg Kaffee, 900 kg Perlmutter; aus Coconada 15.000 kg Oel, 496.588 kg Gingellysamen; aus Colombo 350 kg Thee, 14.400 kg Spalt, 6090 kg Sapanholz, 87.917 kg Cocosnussöl, 3200 kg Cocosnüsse; aus Calcutta 209.598 kg Sackleinwand (hievon 145.400 kg für das Ausland), 132.908 kg Häute (hievon 64.650 kg für das Ausland), 26.000 kg Thee für Trapezunt, 31.778 kg Tamarinde (hievon 7824 kg für Venedig), 247.965 kg

Ricinussamen für Venedig, 2537 kg Schellack, 506 kg sterilisirte Milch; aus Bombay 14.120 kg Thee für das Ausland, 119.695 kg Baumwolle (hievon 58.645 kg für Venedig), 18.900 kg Ricinussamen für Venedig, 101.500 kg Leinsamen, 11.165 kg Mirabolanen, 5075 kg Gummi; aus Karachi 159.405 kg Telseed; aus Aden 2284 kg Myrrhen, 5481 kg Kaffee; aus Suez 1632 kg Senesblätter, 782 kg Perlmutter; aus Port Said 2400 kg Häute, 424 kg Palmen, 240.828 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,476.236 fl. ö. W.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Auszeichnung des Directors Elemér Horváth.) Seine Majestät hat über Vortrag seines Ministers am Allerhöchsten Hoflager dem Director der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, Elemér Horváth, den Titel eines Ministerialrathes taxfrei zu verleihen geruht. (Allerhöchste Entschliessung vom 19. December 1896.)

Rumänien. (Flussschiffahrtsverkehr 1895.) Laut Mittheilung der officiellen Statistik betrug im Jahre 1895 die Anzahl der in die rumänischen Häfen eingelaufenen Flussschiffe 27.801 mit einem Gesammttonnengehalte von 5,138.143 t, darunter 12.169 beladene Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 2,298.655 t und einer wirklichen Ladung von 1,683.720·4 t Cerealien und 1,059.547·8 t sonstiger Waaren. Ausgelaufen sind dagegen aus diesen Häfen 27.614 Schiffe mit einem Gesammttonnengehalte von 5,251.889 t, davon 8796 beladene mit einer Tragfähigkeit von 1,875.815 t und mit 1,543.365·4 t Getreide und 365.569·5 t sonstiger Waaren. Die einzelnen Häfen weisen folgenden Verkehr auf: Braila eingelaufen 5668 Schiffe, darunter 1059 österreichische und ungarische, 122 deutsche, ausgelaufen 5414 Schiffe, darunter 1151 österreichische und ungarische, 143 deutsche; Calaraschi eingelaufen 823 Schiffe, darunter 190 österreichische und ungarische, ausgelaufen 863 Schiffe, darunter 189 österreichische und ungarische; Černavoda eingelaufen 674 Schiffe, darunter 411 österreichische und ungarische, ausgelaufen 665 Schiffe, darunter 411 österreichische und ungarische; Galatz eingelaufen 3283 Schiffe, darunter 892 österreichische und ungarische, ausgelaufen 3292 Schiffe, darunter 908 österreichische und ungarische; Giurgowo eingelaufen 2038 Schiffe, darunter 572 österreichische und ungarische, ausgelaufen 2035 Schiffe, darunter 571 österreichische und ungarische; Harsova eingelaufen 885 Schiffe, darunter 378 österreichische und ungarische, ausgelaufen 878 Schiffe, darunter 378 österreichische und ungarische; Mačin eingelaufen 534 Schiffe, darunter 70 österreichische und ungarische, ausgelaufen 470 Schiffe, darunter 72 österreichische und ungarische; Sulina eingelaufen 3432 Schiffe, darunter 465 österreichische und ungarische, ausgelaufen 3560 Schiffe, darunter 464 österreichische und ungarische; Tultscha eingelaufen 942 Schiffe, darunter 294 österreichische und ungarische, ausgelaufen 930 Schiffe, darunter 293 österreichische und ungarische; Zimnica eingelaufen 597 Schiffe, darunter 404 österreichische und ungarische, ausgelaufen 601 Schiffe, darunter 402 österreichische und ungarische; Bechet eingelaufen 544 Schiffe, darunter 378 österreichische und ungarische, ausgelaufen 535 Schiffe, darunter 378 österreichische und ungarische; Calafat eingelaufen 1154 Schiffe, darunter 418 österreichische und ungarische, ausgelaufen 1143 Schiffe, darunter 465 österreichische und ungarische; Cetate ein- und ausgelaufen 539 Schiffe, darunter 370 österreichische und ungarische; Chilia vecchia ein- und ausgelaufen je 29 Schiffe; Gura jalomnica eingelaufen 591 Schiffe, darunter 305 österreichische und ungarische, ausgelaufen 583 Schiffe, darunter 304 österreichische und ungarische; Gruia eingelaufen 420 Schiffe, darunter 289 österreichische und ungarische, ausgelaufen 418 Schiffe, darunter 289 österreichische und ungarische; Isaktscha eingelaufen 503 Schiffe, darunter 254 österreichische und ungarische, ausgelaufen 495 Schiffe, darunter 253 österreichische und ungarische; Islaz ein- und ausgelaufen je 16 Schiffe; Oltenitza eingelaufen 790 Schiffe, darunter 430 österreichische und ungarische, ausgelaufen 786 Schiffe, darunter 430 österreichische und ungarische; Ostrov eingelaufen 562 Schiffe, darunter 313 österreichische und ungarische, ausgelaufen 558 Schiffe, darunter 313 österreichische und ungarische; Turn-Magurel eingelaufen 1031 Schiffe, darunter 561 österreichische und ungarische, ausgelaufen 1027 Schiffe, darunter 559 österreichische und ungarische; Turn-Severin eingelaufen 1639 Schiffe, darunter 1153 österreichische und ungarische, ausgelaufen 1663 Schiffe, darunter 1181 österreichische und ungarische; Verciorova ein- und ausgelaufen 68 Schiffe, darunter im Ein- wie im Auslaufe je 45 österreichische und ungarische Schiffe.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis 14. Jänner.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

8. Jänner, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danubio", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

9. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

10. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Medea", Capitän E. Radeglia, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Thessalische Linie über Albanien.)

12. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara naeh Spalato, Gravosa und Cattaro.

13. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich", Capitän P. Badessich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

14. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

8. Jänner,	Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Colledani,	um Mitternacht.
11. „	Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,	
13. „	Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Colledani,	

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

10. Jänner, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Danae", Capitän P. Lucovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

10. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Medea", Capitän E. Radeglia, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora, und in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

13. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

14. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Achille", Capitän G. Morovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odecsa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez., Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Februar, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. Jänner, Dampfer „Orion", Capitän C. Zalampich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 29. December 1896 bei der Firma:

„K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn“,

sowie bei der Firma:

„K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn“

Dr. Alexander Eger als Director über Austritt gelöscht, dagegen Anton Kühnelt, k. k. Ministerialrath in Wien, als Directionsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Ferner wurde bei der Firma:

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“

Egon Prinz zu Hohenlohe-Waldenburg-Schillingsfürst als Mitglied des Verwaltungsrathes und Präsident desselben über Ableben gelöscht, dagegen Dr. Alexander Eger, k. k. Hofrath und Generaldirector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Actiengesellschaft Localbahn Postelberg-Laun. (Constituirende Generalversammlung.) Am 5. December 1896 wurde in Prag die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Postelberg-Laun abgehalten. Bei derselben waren sieben Actienzeichner persönlich, drei durch Vollmachtsträger vertreten, welche insgesammt 2275 Actien mit 455 Stimmen, somit mehr als die Hälfte des gesammten Actiencapitals, repräsentirten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Polizeicommissär Dr. Samuel. Zum Vorsitzenden wurde Adalbert Graf Schönborn gewählt. Nach Genehmigung des mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages und des mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen abgeschlossenen Garantievertrages wurden zu Verwaltungsräthen gewählt: Fürst Adolf Josef Schwarzenberg, Josef Maschat, Dr. Peter Hilbert, Adalbert Saitz und Dr. Sigmund Kopperl. Von Seiten des Landesausschusses des Königreiches Böhmen wurden Adalbert Graf Schönborn und der Director der Eisenbahnabtheilung des Landesausschusses, Franz Jahoda, zu Verwaltungsräthen ernannt. [Z. 16.486/I ex 1896.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des I. Stückes.) Das am 2. Jänner 1897 herausgegebene I. Stück enthält unter

Nr. 2804: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. December 1896, Z. 22.989, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus den rumänischen Districten Bakau, Covurlui und Constanta.

Nr. 2805: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 27. December 1896, Z. 23.069, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Klauenthieren aus dem Gerichtsbezirke Sadagora.

Nr. 2806: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 27. December 1896, Z. 16.257/IV, betreffend die Regelung des Verkehres mit Handels- (Futter-) Schweinen.

Nr. 2807: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 29. December 1896, Z. 2382/II M., betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Rindern aus der Bukowina.

— (Inhalt des II. Stückes.) Das am 4. Jänner herausgegebene II. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2808: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. December 1896, Z. 22.569, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2809: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 10. December 1896, Z. 160.942/I, betreffend die theilweise Sperre des Bezirkes Zvornik gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Klauenvieh.

— (Inhalt des III. Stückes.) Das am 5. Jänner herausgegebene III. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2810: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2811: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 1. Jänner 1897, Z. 15.487 ex 1896, betreffend den Viehverkehr mit Kärnten.

— (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 7. Jänner herausgegebene IV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2812: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. Jänner 1897, Z. 225, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Kärnten.

Nr. 2813: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 3. Jänner 1897, Z. 55, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn.

Nr. 2814: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. Jänner 1897, Z. 233, betreffend die Abänderung der Bestimmungen hinsichtlich der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn.

Nr. 2815: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 2. Jänner 1897, Z. 194, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schlachtschweinen aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn.

Nr. 2816: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 28. December 1896, Z. 1636, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Rindern aus der Bukowina.

Nr. 2817: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 2. Jänner 1897, Z. 102, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Raab.

Nr. 2818: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 4. Jänner 1897, Z. 214, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Raab.

Nr. 2819: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 4. Jänner 1897, Z. 61, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Raab.

Nr. 2820: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 4. Jänner 1897, Z. 12, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Stadtgebiete Graz.

Nr. 2821: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. Jänner 1897, Z. 443, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Raab.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Jänner d. J. taxfrei dem General-Director der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Josef Ritter von Peichl den Titel eines Hofrathes und dem commerciellen Director derselben Gesellschaft Josef Janni den Orden der eisernen Krone dritter Classe allergnädigst zu verleihen geruht.

Oberinspector Josef Tomasi wurde krankheitshalber von dem Posten eines Staatsbahndirector-Stellvertreters bei der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz enthoben und an dessen Stelle Oberinspector Josef Nový zum Stellvertreter des Staatsbahn-Directors bei der genannten Staatsbahn-Direction ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate December 1896.

Artikel	Lager am 1. Decbr.	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Novbr.
	Metercentner			
Weizen	865	302	294	873
Roggen	301	—	—	301
Gerste	1413	208	194	1427
Hafer	2495	2937	1369	4063
Malz	1147	221	330	1038
Mais	2233	406	403	2230
Diverse	893	2102	1382	1613
Total	9347	6176	3972	11551

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen.

Nachtrag III zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1897 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. März 1894 giltigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Granica (unter Aufhebung der für diese Station gegenwärtig bestehenden Frachtsätze) und neue Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Troppau (K.F.N.B. und k.k.St.B.).

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 9. Jänner 1897. [22]

Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kunst- und Blumenausstellung in Florenz.

Ausgabe von Tour- und Retourkarten Ala-Florenz und Cormons-Florenz, sowie Erweiterung der Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourkarten im Naheverkehre mit Ala und Cormons während der Dauer der Kunst- und Blumenausstellung in Florenz.

Um den Besuch der bis Ende Mai 1897 in Florenz stattfindenden Kunst- und Blumenausstellung zu erleichtern, gelangen in den Grenzstationen Ala und Cormons Tour- und Retourkarten nach Florenz mit 20tägiger Giltigkeitsdauer zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		Lire	
Ala-Florenz und zurück . .	52.90	37.55	23.70
Cormons-Florenz und zurück	69.65	49.10	30.60

Gleichzeitig wird für die Dauer der fraglichen Ausstellung die tarifmässige Giltigkeitsdauer der Tour- und Retourkarten im Naheverkehre mit Ala und Cormons von 8 auf 20 Tage erweitert, wenn der betreffende Reisende in Ala, bezw. Cormons eine italienische Tour- und Retourkarte nach Florenz löst und sich diese Kartenlösung auf der österreichischen Naheverkehrs-Retourkarte bestätigen lässt.

Wien, 1. Jänner 1897. [23]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Berlin-Nordostdeutscher Güterverkehr (Gruppen I/III.) (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes EI.) Am 20. December 1896 ist an Stelle des bisherigen ein neuer Ausnahmetarif EI für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen in Kraft getreten. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Schiffskojen (Bettstellen) im Verkehr von und nach den Seehafenstationen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Einführung des Nachtrages XVII.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1897 kam der Nachtrag XVII zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung eines Stationsnamens.
II. Schliessung der Station Pilling der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.
III. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
IV. Ergänzungen der Stations-Tariftabellen.
V. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, u. zw.:
Ausnahmetarif 3 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II,
" 4 für Holz des Specialtarifes II u. s. w.,
" 5 " Stammholz,
" 7 " Spiritus und Sprit zur Ausfuhr,
" 12 " Porzellanerde,
" 17 " Wegbaumaterialien,
" 18 " Eisen und Stahl,
" 21 " Schleifholz u. s. w.,
" 28 " Giesserei-Roheisen.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. (Einführung des Nachtrages II.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 kam der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Neuauflage des Verzeichnisses der directen Gütertarife.
II. Ergänzungen und Aenderungen zu Abschnitt IV des Schnitttarifes:
a) Aufnahme neuer Localbahnstationen;
b) Aenderung der Anstosssätze für gewisse Localbahnstationen.
III. Neuauflage der Bestimmungen wegen Tarifbildung im Specialtarif für bestimmte Stückgüter und im Specialtarif III.
IV. Neuauflage der Bestimmungen für die Ausnahmetarife.
V. Nachrichtlich angegebene Frachtsätze für Wörishofen.
VI. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Schnitttarifes.

Der Nachtrag kann von Besitzern des Haupttarifes kostenfrei bezogen werden.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ausgabe eines Berichtigungsblattes.) Zum vorbezeichneten Gütertarif ist mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 ein Berichtigungsblatt erschienen, welches die Verbesserung mehrerer Druckfehler, sowie den Neuabdruck der in einem Theile der Auflage unleserlichen Seite 84 des Tarifes enthält.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung der Nachträge I zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. Jänner 1897 sind die Nachträge I zu den Tarifheften 1 und 2 für den Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Güterverkehr in Kraft getreten. Sie enthalten:

1. Entfernungen für die neu einbezogene Station Schalke, Rh., des Directionsbezirkes Essen.
2. Ergänzungen des Ausnahmetarifes 13 (Eisen und Stahl etc.).
3. Anderweite Entfernungen für die Stationen Annaberg i. Sachs., Eich, Jahnsdorf i. Erzgeb., Loitzsch-Hohenleuben, Mosel, Neukirchen i. Erzgeb. und Treuen der Sächsischen Staatsbahnen.
4. Berichtigungen der Tarifhefte.

Die vereinzelt vorkommenden, in den Nachträgen als solche bezeichneten Tariferhöhungen treten erst mit Giltigkeit vom 15. Februar 1897 in Wirksamkeit.

Abzüge der Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Getreide, Hülsenfrüchte etc.) Am 1. Jänner 1897 trat für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen und Frachtbrief im Verkehre von Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen nach Lindau transit zur Ausfuhr nach der Schweiz und Vorarlberg, sowie nach Kufstein transit und Salzburg transit zur Ausfuhr nach Westösterreich ein Ausnahmetarif in Kraft. Abzüge hievon sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
226	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pferde in Wagenladungen	Györ	Wien (St.E.G.) transit	Die Sendungen müssen nach der Schweiz, Bayern oder darüber hinaus bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localtarifes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen massgebend	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	Heller 120 (Unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 1600 kg pro Wagen)	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Komárom-Ujszöny						158				
				Budapest -Ferenczváros -nyugoti p. u. -Józsefváros						256				
				Szabadka						392				
227	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Malz	Galgócz-Lipótvár	Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der in den bezüglichen Auslandstarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Die bezüglichen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	Centimes 24, Pfennige 19	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (C III b) längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden. Die für Wien (St.E.G.) trs. gewährten Nachlässe gelten auch für Wien (K.F.N.B.) trs., jedoch mit der Massgabe, dass für Sendungen, welche für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz oder Frankreich bestimmt sind, nur die Nachlässe für Wien (St.E.G.) trs., nicht aber auch jene für Wien (K.F.N.B.) trs. zu gelten haben
				Szekelyfalu-Bur-Szt. György *)							23 18			
				Nagy-Szombat							24 19			
				Nyitra							29 23			
				Pozsony							14 11			
				Pozsony-fiok p.u.							14 11			
				Pöstyén							26 21			
				Vag-Ujhely							27 21			
				Holics	Wien (St.E.G.) transit Wien (K.F.N.B.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)						13 11			Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpedirt werden

*) Die Nachlässe für Szekelyfalu-Bur-Szt. György finden auch auf Gerstensendungen Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
228	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatsbahnen und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	Belgrad loco und transit Gunja Andrievci Bosna-Brod Brod Bršadin Eszék Garčin Ivankovo Mikanovci Mitrovicz loco und transit Samac Stržívojna-Vrpolje Vinkovci loco und transit*) Vukovár Zimony	Nach dem westlichen Auslande (Schweiz, Frankreich, ferner das durch die Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen und Süddeutschen, resp. den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarif begrenzte Gebiet)	**Bei Auflieferung von 3000 t während der Dauer der Begünstigung.** Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen aufzugeben. Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen, Oesterr.-Ungar.-Französischen, Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen, Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbande giltigen Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat ein Reugeld von 5000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, deren coursmässiger Werth mit einem Abzuge von 10% berechnet, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu erlegen, welches bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalten verfällt	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Die neben angeführten, gegenwärtig giltigen, resp. noch zur Ausgabe gelangenden Verbandstarife, in Ermanglung derselben die Umkartirungssätze			20 Heller 20 Centimes, resp. 16 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lauten müssen und längstens bis Ende Mai 1898 der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C III b) vorzulegen sind	In das bedungene Minimalquantum von 3000 t werden auch jene Sendungen eingerechnet, welche über das sub Post Nr. 233 des gegenwärtigen Verordnungs-Blattes für Fiume und Triest bedungene Quantum verfrachtet werden. Bei in Budapest-fővárosi-közraktárak und in Sissek reexpedirten Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller pro 100 kg reducirt. In das bedungene Minimalquantum werden Sendungen nach dem durch den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif begrenzten Gebiete nicht eingerechnet

*) Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn zur Aufgabe gebrachte Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen dieser Begünstigung rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 38 Hellern pro 100 kg berechnet.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 Die Publication erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
229	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus	Budapest (-dunaparti tehér palyaudvár, -Józsefváros, -fővarosi közraktarak, -nyugoti palyaudvar und Lipotváros)	Wien (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach bayerischen, süddeutschen, schweizerischen Stationen oder nach Stationen der Französischen Ostbahn bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen oder mit solchen directen Frachtbriefen, auf welchen die Umkartirung in Wien (St.E.G.) vorgeschrieben ist, aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband	124 Heller	99 Centimes, resp. 80 Pfennige		Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (C III b) längstens bis Ende März 1898	
230	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen und Südbahn	Ungereinigte Bettfedern, Wolle	Budapest (-Jozsefváros, -dunaparti tehér palyaudvár, -Lipótváros, -fövarosi közraktárak, -nyugoti palyaudvár, -Kelenföld und deli vasut)	Wien (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Stationen des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen oder Bayerisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandes bestimmt sein, bezw. nach diesen Stationen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Theil II. Heft 1 Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	300 Heller	1·50 Mark		Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (C III b) längstens bis Ende März 1898	
231	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl	Győr (M.Á.V.) Győr (Gy.S.E.V.)	Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, St. Margarethen transit, Buchs transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen, Constanz und Stationen der Französischen Ostbahn	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der in den bezüglichen Verbandstarifen enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Verschieden	8 Centimes	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (C III b) längstens bis Ende März 1898	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
232	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	a) Budapest, Vácz und Párkány-Nána, sowie von den Stationen der Linien: Budapest—Hatvan—Miskolcz—Szerencs, Miskolcz—Forro-Encs, Hatvan—Szolnok, Rákos—Ujszász—Szajol—Püspök-Ladany—Debreczen—Szatmár—Debreczen—Nyiregyháza—Tokaj, P.-Ladany—Nagyvárad-Kolozsvár—Tövis—Predeal, Abony—Arad—Gyulafehérvár—Tövis, Arad—Temesvár, Budapest—Czegléd—Szeged—Temesvár—Orsova, Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, Temesvár—Báziás, Budapest—Zimony, Szabadka—Baja, Nagyvárad—Csaba—Szeged—Szabadka—Zombor, sowie von den Stationen der in diese Linien einmündenden Flügelbahnen und Localbahnen	a) in dem Ostdeutsch-Ungarischen, Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen, Sächsisch-Ungarischen Verband, im Elbe-Umschlagsverkehre, im Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafenverband, im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen, Niederländisch-Oesterr.-Ungarischen und Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Verband aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen** und sofern eine anderweitige Begünstigung nicht in Anspruch genommen wird	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Die verschiedenen directen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber zu lauten haben und spätestens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (C III b) in Vorlage zu bringen sind	Im Falle Erreichung eines Gesammt-Minimalquantums von 10.000 Tonnen während der Dauer der Begünstigung können die nach den sub a) und b) bezeichneten ausländischen Gebieten bestimmten Sendungen behufs Erreichung der sub a) und b) bedungenen Minimalquantitäten zur gegenseitigen Ergänzung verwendet werden
				b) den sub a) bezeichneten Stationen und ausserdem von den Stationen der Linien: Hatvan—Ruttka—Fülek—Miskolcz, Kassa—S. A. Ujhely—Nagy-Szöllös, Csap—Ungvár, Batyu—Beszkid, Legenye Mihályi—Vidrány, Kassa—H. Nemeti, Szerencs—S. A. Ujhely, Nyiregyháza—Csap und Mikola—Királyháza—M.-Sziget	b) im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband, Rhein- und Main-Umschlagsverkehre, Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer, Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen und im Oesterr.-Ungar.-Französischen Verbande aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen** und sofern eine anderweitige Begünstigung nicht in Anspruch genommen wird					4 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
233	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatsbahnen, Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	In den umstehenden Relationen		**Bei Auflieferung von 25.000 t während der Dauer der Begünstigung.** (Von dem bedungenen Minimalquantum sind mindestens 1500 t nach Fiume und Triest zu befördern.) Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit directen Eisenbahn-Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat eine Caution von 20.000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, den coursmässigen Werth derselben mit einem Abzuge von 10% gerechnet, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu erlegen, welche bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalt erlischt	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband; Westungar.-Oesterr. Verband; Ungar.-Adriatischer Eisenbahnverband; Ungar.-Bosnischer und Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verkehr; directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits	Vide umstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeber lauten und längstens bis Ende Mai 1898 der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C III b) vorzulegen sind	

Bei Sendungen, welche von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen in Budapest-fővárosi-közraktárak oder in Sissek zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich weiter befördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller pro 100 kg herabgesetzt. Für in Fiume anlangende und in den Eisenbahn-Magazinen untergebrachte Sendungen wird bei Einlagerung von höchstens 50 Wagenladungen auf einmal eine viermonatliche, für Sendungen in Budapest-Józsefváros und in Fiume für 50 Wagenladungen übersteigende Sendungen eine 21tägige, und in Budapest-dunaparti t. p. u. eine 8tägige Lagerfreiheit mit der Beschränkung bewilligt, dass diese Begünstigung bei Einhaltung einer 8tägigen Kündigungsfrist wann immer ausser Kraft gesetzt werden kann.

Es wird ferner bedungen, dass die auf die Sendungen bezüglichen Frachtbriefe sowohl in Budapest als auch in Fiume innerhalb der tarifmässig lagerfreien Zeit ausgelöst werden. Nach Ablauf dieser lagerfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·8 Heller berechnet. Die Kartirungssätze für Fiume und Triest, mit Ausnahme jener für Belgrad loco und transit, entsprechen den im Ungar.-Adriatischen Verbandstarife enthaltenen tarifmässigen Frachtsätzen.

Von	Nach: Budapest-dunaparti t. p. u. Budapest-Fövarosi-közraktarak Budapest-Józsefváros — Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) — Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Fiume — Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Triest — Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Bemerkung
	Centimes pro 100 kg												
Belgrad loco	153	135	18	257	239	18	278	252	26	297	268	29	Bei Sendungen nach Budapest-nyugoti-p. u. werden die Frachtsätze für Budapest-dunaparti-t. p. u. um 10 Heller pro 100 kg erhöht angewendet. Die Frachtsätze ab den Stationen Gunja, Brčka, Brod, Andrievci, Garcin, Bosna-Brod, Strživojna-Vrpolje, Eszék, Samac, Vinkovci, Ivankovo und Mikanovci nach Wien (St.E.G.) haben auch für Wien (Matzleinsdorf) Giltigkeit
„ transit	148	130	18	252	234	18	273	247	26	292	263	29	
	Heller pro 100 kg												
Zimony loco und transit	150	130	20	260	240	20	257	236	21	303	264	39	
Mitrovicz loco	192	172	20	302	282	20	283	248	35	329	264	65	
Mitrovicz-Szavapart loco	192	172	20	302	282	20	283	248	35	329	264	65	
„ „ transit*)	154	134	20	264	244	20	283	232	51	329	248	81	
Gunja	200	180	20	310	290	20	317	244	73	363	258	105	
Brčka**)	200	180	20	310	290	20	329	244	85	375	258	117	
Brod	200	180	20	310	290	20	238	206	32	274	226	48	
Andrievci	200	180	20	310	290	20	244	196	48	286	228	58	
Garcin	200	180	20	310	290	20	241	196	45	280	228	52	
Bosna-Brod loco und transit	200	180	20	310	290	20	238	208	30	280	228	52	
Strživojna-Vrpolje	198	178	20	308	288	20	247	198	49	292	230	62	
Eszék loco und transit	150	130	20	260	240	20	270	226	44	316	250	66	
Vukovár	150	130	20	260	240	20	263	208	55	309	240	69	
Samac	200	180	20	310	290	20	254	222	32	300	240	60	
Bršadin	172	152	20	282	262	20	—	—	—	—	—	—	
Vinkovce loco und transit	172	152	20	282	262	20	257	208	49	303	240	63	
Ivankovo	178	158	20	288	268	20	254	208	46	300	240	60	
Mikanovci	184	164	20	294	374	20	251	208	43	297	240	57	

*) Für Sendungen ab Schabac und Rača.

**) Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn nach galizischen, sowie nach über Budapest hinaus gelegenen oberungarischen und norddeutschen Stationen zur Aufgabe gebrachte und unter Vermeidung der Budapester Umkartirung von Vinkovci direct weiter beförderte Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 38 Hellern pro 100 kg bewilligt.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
234	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I und II	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	Budapest -dunaparti teherpályaudvar, -Józsefváros, -Fövámház (Hauptzollamt), -Központi vasárcsarnok,*) -Fövárosi közraktárak, -Ferenczváros, -Kiterö, -nyugoti pályaudvar (Westbahnhof), -Lipótváros, -Angyalföld, -Kelenföld, -déli vasut (Südbahnhof) loco Ó-Buda-Filatorigát oder vice versa	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Localtarife, bezw. „directe Frachtsätze Theil II, Heft 2" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Heller a) 360, b) 348		Verschieden	Im Kartirungswege	Bei Inanspruchnahme dieser ermässigten Frachtsätze hat die Partei das Ein- und Ausladen auf eigene Kosten zu besorgen *) Vom Tage der Eröffnung
				Hotzendorf						a) 431, b) 409				
				Olmütz						a) 418, b) 397				
				Prossnitz						a) 425, b) 404				
				Sternberg						a) 431, b) 409				
				Zauchtel						a) 442, b) 419				

Anmerkungen.

1. Die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende Thiere, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie auf solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammen geladen werden können, auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier, frisches Obst, Gemüse, Grünzeug, verpackt, und auf unverpacktes Porzellan, sowie auf Güter, welche zur Beförderung nur bedingungsweise zugelassen werden, auf Gegenstände über 7 m Länge, zu deren Beförderung mehr als ein Wagen erforderlich, Kähne, Boote u. dgl. Wasserfahrzeuge, auf Ausstellungsgüter, auf verladene Eisenbahn-Fahrzeuge (auch Tramwaywaggons), Equipagen, beladene und leere Möbelwagen, und sonstige Strassenfahrzeuge, und endlich auf Leichen.

2. Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I" bei Auflieferung in jeder Menge nach den Classen I und II berechnet werden, und aus Gütern anderer Tarif- (Wagenladungs-) Classen gelangen die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht, bei getrennter Gewichtsangabe, die Einzelberechnung billigere Gebühren ergibt.

3. Im Falle der Zuladung von sperrigen Gütern hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird, und für das so ermittelte Gesammtgewicht die vorbezifferten Wagenladungs-Frachtsätze sub a), bezw. b) angewendet werden.

4. Wird durch den Versender der Wagenraum oder das Ladegewicht des Wagens nicht ausgenützt, so steht es der Eisenbahn frei, Güter zuzuladen.

5. Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Frachtbegünstigungen wird Seitens der Eisenbahn eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen. Die Eisenbahn haftet auch nicht für die Folgen unzweckmässiger Verladung oder Nichtausnützung des Wagenraumes.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
235	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. (Ausnahmetarif Nr. 4) b) Weizen, Roggen, Gerste etc. (Ausnahmetarif Nr. 25)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der für die Ausnahmetarife Nr. 4 und Nr. 25 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893				Im Kartirungswege		

Nach

Von	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) a)	Bremen b)	Hamburg B., Wilhelmsburg a)	Hamburg B., Wilhelmsburg b)	Stettin a)	Stettin b)	Swinemünde a)	Swinemünde b)*	Warnemünde a)	Warnemünde b)
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen									
Apcz-Szántó	507	415	491	399	418	—	447	—	508	—
Banocz	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—
Bánréve	534	442	518	426	—	—	—	—	—	—
Beregszász	585	493	569	477	—	—	—	—	—	—
Beszterczebánya	492	400	476	384	—	—	—	—	—	—
Csap	574	482	558	466	—	—	—	—	—	—
Csány	537	445	521	429	—	—	—	—	—	—
Feled	529	437	513	421	—	—	—	—	—	—
Fülek	516	424	500	408	—	—	—	—	—	—
Garam-Berzencze	478	386	462	370	—	—	—	—	—	—
Halmi	583	491	567	475	—	—	—	—	—	—
Hidas-Németi	542	450	526	434	—	—	—	—	—	—
Kisvárda	577	485	561	469	—	—	—	—	—	—
Legénye-Mihály	551	459	535	443	—	—	—	—	—	—
Liska-Tolcsva	563	471	547	455	—	—	—	—	—	—
Losoncz	511	419	495	403	—	—	—	—	—	—
Munkács	585	493	569	477	—	—	—	—	—	—
Nagy-Mihály	565	473	—	—	—	—	—	—	—	—
Nagy-Szöllős	589	497	573	481	—	—	—	—	—	—
Pásztó	512	420	496	404	423	—	452	—	513	—
Perbenyik	570	478	554	462	—	—	—	—	—	—
Putnok	537	445	521	429	—	—	—	—	—	—
Rimaszombat	532	440	516	424	—	—	—	—	—	—
Rozsnyó	544	452	528	436	—	—	—	—	—	—
Sajó-Szt. Péter	543	451	527	435	—	—	—	—	—	—
Salgó-Tarján	524	432	508	416	—	—	—	—	—	—
Satoralja-Ujhely	557	465	541	449	—	—	—	—	—	—
Selyp	502	410	486	394	413	332	442	361	503	375
Som	582	490	566	474	—	—	—	—	—	—
Szatmár	578	486	562	470	489	—	518	—	579	—
Szegimalom	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—
Szomotor	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—
Tisza Ujlak	589	497	573	481	—	—	—	—	—	—
Tornalja	537	445	521	429	—	—	—	—	—	—
Töke-Terebes-Gálszécs	557	465	541	449	—	—	—	—	—	—
Tuzsér	579	487	563	471	—	—	—	—	—	—
Ungvár	582	490	566	474	—	—	—	—	—	—
Vadna	539	447	523	431	—	—	—	—	—	—
Zólyom	483	391	467	375	—	—	—	—	—	—
Eperjes	522	430	506	414	—	—	—	—	—	—
Iglo	495	403	479	387	—	—	—	—	—	—
Káposztafalu	490	398	474	382	—	—	—	—	—	—
Kassa	522	430	506	414	—	—	—	—	—	—
Nagy-Sáros	525	433	509	417	—	—	—	—	—	—
Poprad-Felka	483	391	467	375	—	—	—	—	—	—
Ruttka	438	346	422	330	—	—	—	—	—	—
Zsolna	428	336	412	320	—	—	—	—	—	—

Nach anderen deutschen Hafenstationen

	a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. (Ausnahmetarif Nr. 4) für den Locoverkehr	a) für die See-Aus- und Einfuhr	b) Weizen, Roggen, Gerste etc. (Ausnahmetarif Nr. 25) für die See-Ausfuhr
Brake (Oldenburg)	= Bremen + 28 Pfg.	= Bremen + 24 Pfg.	= Bremen + 20 Pfg.
Bremerhaven	= " + 36 "	= " + 28 "	= " + 20 "
Geestemünde	= " + 36 "	= " + 28 "	= " + 20 "
Nordenham	= " + 44 "	= " + 32 "	= " + 20 "
Altona	= Hamburg + 4 "	= Hamburg + 4 "	= Hamburg + 4 "
Hamburg-Sternschanze	= " + 2 "	= " + 2 "	= " + 2 "
Harburg	= " — 5 "	= " — 5 "	= " — 5 "
Lübeck	= " + 2 "	= " + 2 "	= " + 2 "

Die Frachtsätze ad b) haben nur Giltigkeit für die Ausfuhr aus Ungarn über See nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien.

* Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
236	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel der Position Z—I der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Janner 1893	Hennersdorf	der Abzweigung zur Erdberger Lände	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom Tage der Inbetriebsetzung des Geleises bis zur Abladestelle für die neuen städtischen Gaswerke bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	13 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Frachtsätze werden nur unter der Bedingung gewährt, dass immer mindestens 10 Wagen Ziegel gleichzeitig zur Expedition gelangen und die Transporte zum Baue der städtischen Gasweke bestimmt sind
				Inzersdorf-Industriegeleise						5 kr.				
				Biedermannsdorf via Klein-Schwechat—Wien-Donauquaibahnhof						12 kr.				
237	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Animalischer Dünger	Süssenbrunn	Götzendorf	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897		Besteht keiner	14 Gulden pro Wagenladung		Im Kartirungswege		
238	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. und ungar. Eisenbahn-Verwaltungen, dann der Kaschau-Oderberger Bahn, der Südbahn, sowie der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, ferner im Namen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	Drilch- und Rupfen-Emballagen in aufgetrenntem Zustande	Im Localverkehre, sowie im Oesterr. und Oesterr.-ungar. Eisenbahnverkehre, dann im Verkehre mit der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Oesterr. und Oesterr.-Ungar. Verbandtarife		Frachtsätze des Specialtarifes 1		Im Kartirungswege		Bei den Sendungen müssen die ärarischen Tabak-Regieämter als Absender und die ärarischen Tabak-Einlösungsämter als Empfänger erscheinen
239	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Chamottesteine und Chamottemörtel	Nürschan (k.k.St.B.)	Mannersdorf (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	62 kr.		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche zur Vergrösserung einer Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt sind und hiezu auch verwendet werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
240	Oesterreichischen Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Milch	Kadolz-Mailberg	Wien Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Eilgut	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der K.F.N.B. und Oe.N.W.B.	Besteht kein directer Satz	53·5 kr.		Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Milchgefässe	Wien Oe.N.W.B.	Kadolz-Mailberg									
241	Buschtěhrader Eisenbahn		Reglegüter der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar: a) Drucksorten, Schreib-, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, ferner Zugausrüstungsgegenstände und Reservebestandtheile für Locomotiven und Tender. b) Inventargegenstände, auf eigenen Rädern laufende Locomotiven, Tender und Wagen, Holz des Specialtarifes 2, imprägnirte Schwellen, Extrahölzer, diverse Bauhölzer und Eisen-Oberbaumaterialien	E g e r (B.E.B.)	Schlackenwerth (B.E.B.)	1. ad I. Aufgabe als Eilgut. ad II. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. ad III. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die betreffenden Sendungen müssen nach Stationen der Localbahnen Chodau—Neudek, bezw. Neusattl—Elbogen und Schlackenwerth—Joachimsthal bestimmt sein oder von diesen Stationen herstammen, 3. Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger figuriren. 4. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II. vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	kr. ö.W. ad a) und b) I. 32·20 II. 15·60 III. 11·27	Verschieden	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Neusattl (B.E.B.)					ad b) I. 20·20 II. 9·60 III. 7·07				
					Chodau (B.E.B.)					ad b) I. 21·80 II. 10·40 III. 7·63				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
242	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Bier in Fässern und leere gebrauchte Bierfässer	Wien Nordbahnhof	Zistersdorf bezw. vice versa	Aufgabe in beliebigen Quantitäten. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Verschieden	29·6 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
243	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schotter	Bautsch	Mähr.-Ostrau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897 und rücksichtlich der Localbahn vom 1. Juni 1888	kr. 27·1	kr. 15	kr. 12·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Schönbrunn				26·3	15	11·3			
244	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen und eisenhältige Convertschlacken, aus alten Lagern herrührend (daher mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe	Prevali	Wien Nordbahnhof transito (für Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwienlochlowitz, Tarnowitz und Zabrze)	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt“ des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der königl. preuss. Staatsbahnen, oder insoweit dieselben von Stationen der Südbahn und Graz-Köflacher Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn. Bei den Sendungen nach den Oberschlesischen Stationen Aufladen und bei den Sendungen nach Mähr.-Ostrau und Schönbrunn Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 53		Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist die unentliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen
				Neuberg-Hochöfen	M.-Ostrau und Schönbrunn					57				
				Kindberg						55				
				Graz						64				
				Prevali						82				
				Storè						81				
				Köflach (für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling)						78				
				Lieboch						72·3				
				Wies						90·6				

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
245	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenschlacken, als Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, aus alten Lagern herrührend (daher mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 8000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen: Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Bestimmungsstationen von Neuberg-Hochöfen, Kindberg, Graz und Storè auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 3 B, Nachtrag VII vom 1. Jänner 1897 zum Gütertarife, Theil II, Heft 3 (alt Heft 4), für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband vorgesehenen directen Frachtsätze, von Köflach, Lieboch und Wies bis Graz im Localverkehre und ab Graz auf Grund der im vorbezeichneten Ausnahmetarife Nr. 3 B bestehenden directen Frachtsätze, dann von Prevali bis Wien Nordbahnhof transito auf Grund des bezüglichen in der vorhergehenden Ordnungsnummer publicirten Kartirungsfrachtsatzes und ab Wien Nordbahnhof trs. auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 59 zum Gütertarife, Theil II, Heft 1, für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1896, bezw. in den Nachträgen bestehenden directen Frachtsätze, und der Sendungen nach M.-Ostrau und Schönbrunn auf Grund der bezüglichen in der vorhergehenden Ordnungsnummer verlautbarten directen Kartirungsfrachtsätze; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preusssischen Staatsbahnen oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und der Graz-Köflacher Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn; bei den Sendungen nach den oberschlesischen Stationen Aufladen und bei den Sendungen nach M.-Ostrau und Schönbrunn Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. — Die für Sendungen von Kindberg, Graz loco und transito, dann Storè zugestandenen Frachtnachlässe werden um die jefalls nach dem Stande der österr. Währung bestehenden tarifmässigen Coursdifferenzen vermindert, bezw. erhöht, wenn die bezüglichen tarifmässigen Frachtsätze um diese Coursdifferenzen gekürzt, bezw. erhöht werden. An dem Zugeständnisse von Neuberg-Hochöfen sind die k. k. Oesterr. Staatsbahnen nicht betheiligt

5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg
Neuberg-Hochöfen	Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze	Nachtrag VII vom 1. Jänner 1897 zum Gütertarife, Theil II, Heft 3 (alt Heft 4), bezw. Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	Verschieden	Markpfennig 4
Kindberg					6
Graz loco und trans. (letzteres für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling, Station Köflach, dann von den Stationen Lieboch und Wies)					16
Storè					23
Wien Nordbahnhof trans. (für Sendungen von Prevali)					4
Prevali	Wien Nordbahnhof trs. (für Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze)	Publication in der vorhergehenden Ordnungsnummer	kr. 53·0	kr. 41·5	kr. 11·5
Neuberg-Hochöfen	M.-Ostrau und Schönbrunn		57·0	55·8	1·2
Kindberg			55·0	53·8	1·2
Graz			64·0	55·6	8·4
Prevali			82·0	69·3	12·7
Storè			81·0	68·5	12·5
Köflach (für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling)			78·0	69·6	8·4
Lieboch			72·3	63·9	8·4
Wies			90·6	82·2	8·4

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
246	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfann-) Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), gebrannt, aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Böhm.-Leipa Stadt	Niemes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	10	6	4	Im Kartirungswege		
				Krč	Prag (St.B.) loco u. transit Hrabovka transit Vyšehrad Smichow loco und transit				10	7	3			
247			a) Zuckerrüben und b) Rübenschnitze der Pos. Z—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	a) Selčan	a) Wotic transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen			9	7	2			
				b) Wotic transit	b) Selčan				9	6	3			
248			Strassendünger (Kehricht) aus der Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Prag (St.B.)	Krč				7	4·6	2·4			
249			Fassdauben aus der Pos. H—19, 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Prag (St.B.) transit und Hrabovka transit	Branik-Hodkovička	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen			12	7	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
250	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hornvieh	den in den Heften 1 und 2 des Specialtarifes für Hornviehtransporte des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres enthaltenen österreichischen und ungarischen Stationen	Feldkirch	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Specialtarif für Hornviehtransporte, Heft 1 und 2 des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, giltig vom 1. März 1894		Im Verkehre mit Feldkirch finden die für die Station Buchs loco in den genannten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze und Routenangaben Anwendung		Im Kartirungswege		
251	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Rundholz der Pos. H—19, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 als Frachtgut	Auf sämmtlichen Linien der Bukowinaer Localbahnen		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Sendungen müssen zur Verarbeitung in einem Holzindustrie-Etablissement bestimmt sein und an die Adresse eines solchen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif			40 pCt. Nachlass von den Frachtsätzen des Specialtarifes 2, der Gebührenberechnungs-Tabelle im Tarif-Theile II, Heft 2, Abschnitt D. VI	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewerkstelligende Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen ein Holzindustrie-Etablissement als Empfänger erscheint	
252	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Fehring und Fehring Landesgrenze	Weiz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	22 kr. ö. W.	21 kr. ö. W.	1 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zu bewirken ist	

Diese Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an ein in Weiz gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden; das diese Sendungen beziehende Mühlenetablissement hat auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an ein Mühlenetablissement in Weiz abgegeben werden; das Mühlenetablissement, welches eine an einen Zwischenhändler adressirte Sendung übernimmt, hat auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendung von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen worden ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
253	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Weiz	Gleisdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	11·6 10·0	8	3·6 2·0	Im Kartirungswege		
254			Schotter und Kalkbruchsteine aus der Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Weiz	Studenzen-Fladnitz Feldbach Fehring Söchau Fürstenfeld	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			9·5 10·5 11·5 16·1 17·3	8·0 9·0 10·0 14·6 15·8	1·5 1·5 1·5 1·5 1·5			
255			Holz der Pos. 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Sämmtlichen Linien der Localbahnen Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			Frachtzahlung der Wagenladungsclasse C	Frachtsätze des Specialtarifes 2	Verschieden			
256			Brennholz aus der Pos. H—20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hartberg	Fehring Landesgrenze transit				28·6	19	9·6			
257			Holz aus der Pos. H—20 (mit Ausnahme von Brennholz) der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut						28·6	20	8·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
258	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österr.-ungar. Eisenbahnen	Berhometh a. S.	Hliboka transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margarethen transit, Lindau transit oder nach schweizerischen, bezw. französischen Stationen aufgegeben werden	Vom 15. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	in Kreuzern 28	25·2	2·8	Im Kartirungswege		
				Czudyn a. S.					18	14·4	3·6			
				Karapcziu					7	6·3	0·7			
				Komarestie-Słobodzia a. S.					20	18·0	2·0			
				Lukawetz					26	23·4	2·6			
				Panka					17	15·3	1·7			
				Petroutz a. S.					14	12·6	1·4			
				Storozynietz					14	12·6	1·4			
				Zadowa					23	20·7	2·3			
				Frassin a. M.	Hatna transit				23	20·7	2·3			
				Kimpolung					30	27·0	3·0			
				Molit					26	23·4	2·6			
				Wama					28	25·2	2·8			
				transit (für Sendungen ab Verladestellen der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza)										
259	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bier, der Pos. B—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Budweis	Adolfsthal	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. 20	18	2	Im Kartirungswege		
					Gojau				33	28	5			
					Goldenkron				25	20	5			
					Höritz				43	36	7			
					Krems-Mřič				18	16	2			
					Krumau				24	20	4			
					Oberplan				66	54	12			
					Salnau				73	60	13			
					Schwarzbach-Stuben				60	50	10			
260	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Leichen zu wissenschaftlichen Zwecken	Kitzbühel	Innsbruck	Bei Beförderung a) als Eilgut b) als Frachtgut Unter Einhaltung der für solche Transporte festgesetzten speciellen Vorschriften	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	Kronen pro Leiche a) 49·92 b) 24·96		Im Kartirungswege		
261	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19, Punkt 1 und 3, der Güterclassification im Tarif-Theile I	Verladestelle Komarestie-Werth km 34 der Linie Hliboka—Berhometh a. S.	Hliboka transit für Deutschland	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	21 kr. ö. W.	19 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
			Buchenholz der Pos. H—19, Punkt 3 und 6, der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Hliboka transit, nordwestlich									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
262	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Vide Tabelle		Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen unter der Adresse einer Petroleum-Raffinerie in Budapest, B.-Brod, Brassó, Máros-Vásárhely, Mező-Laborcz, Mező-Telegd, Oravicza, Orsova oder Pozsony aufgegeben werden. Die für die Station Budapest-dunaparti-teher-pályaudvar publicirten Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche für die Petroleum-Raffinerie-Actien-Gesellschaft in Orsova bestimmt sind, mit directen Frachtbriefen nach Budapest-dunaparti-teher-pályaudvar aufgegeben und daselbst auf dem, vom Budapester Donauufergeleise abzweigenden Industrie-Geleise aus den Cisternen in die Schiffe verladen und nach Orsova weiter befördert werden.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f e	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		*) Für Sendungen von Rohpetroleum, welche an die Petroleum-Raffinerie-Actien-Gesellschaft „Apollo" gerichtet sind, wird der nach den Bestimmungen des Localtarifes (Theil II) der königl. ungarischen Staatseisenbahnen entfallende Localzuschlag von 4 Hellern n i c h t eingehoben. Die im „Verordnungs-Blatt" Nr. 118 vom 15. October 1896, unter fortlaufender Nummer 1572, publicirten Frachtsätze werden unter Einem ausser Kraft gesetzt

V o n	N a c h: Budapest-dunap. t. p. u.	Budapest-Ferenczváros	Budapest-kiterő	Bosna-Brod	Brassó	Maros-Vásárhely	Mező-Laborcz	Mező-Telegd	Oravicza	Orsova	Pozsony-Ujváros *)
	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Hellern										
Borysław		178		270	262	220	124	166	230	242	192
Drohobycz		172		264	256	214	120	160	224	236	192
Gorlice		172		270	284	240	108	186	244	256	171·6
Iwonicz		154		254	252	210	76	156	220	232	179·6
Jasło		170		270	268	226	92	172	236	248	173·6
Jedlicze		160		260	258	216	82	162	226	238	188
Krechowice		188		280	272	230	156	176	240	252	232
Krosno		154		254	252	210	76	156	220	232	179·6
Olszanica		138		238	236	194	60	140	204	216	174
Podwołoczyska		276		368	360	318	220	264	328	340	—
Rymanów		150		250	248	206	72	152	216	228	181·6
Skolyszyń		176		276	274	232	98	178	242	254	171·6
Ustrzyki		150		250	248	206	72	152	216	228	176
Zagórzany		172		270	278	236	102	186	244	256	171·6

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
263	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Rohspiritus	Vide Tabelle		Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach: Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-fővárosi közrakt.	Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Budapest-Angyalföld	Budapest-Kelenföld	Budapest-déli vasut (loco), Ó-Buda-Filatorigát	Győr	Kassa	Miskolcz gömöri p. u.	Nyiregyháza	Palota-Ujpest	Sátoralja-Ujhely
	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Hellern									
Borki wielkie	384	390	388	394	416	324	330	316	386	300
Buczacz	325	325	331	335	357	284	290	275	327	266
Bukaczowce	313	313	319	323	345	272	278	263	315	254
Czernowitz	347	347	353	357	379	306	312	297	349	288
Czortków	347	347	353	357	379	306	312	297	349	288
Dżuryń	341	341	347	351	373	300	306	291	343	282
Hadyńkowce	357	357	363	367	389	316	322	307	359	298
Hatna	395	395	401	405	427	354	360	345	397	336
Hliboka	369	369	375	379	401	328	334	319	371	310
Hrebenow	220	226	224	230	252	160	166	152	222	136
Husiatyń	375	375	381	385	407	334	340	325	377	316
Jezierna	366	372	370	376	398	306	312	298	368	282
Jezupol	287	287	293	297	319	246	252	237	289	228
Kalinowszczyzna	341	341	347	351	373	300	306	291	343	282
Kolomea	307	307	313	317	339	266	272	257	309	248
Kopyczyńce	363	363	369	373	395	322	328	313	365	304
Krasne	326	332	330	336	358	266	272	258	328	242
Lemberg	298	304	302	308	330	238	244	230	300	214
Łużan	341	341	347	351	373	300	306	291	343	282
Maxymówka	388	394	392	398	420	328	334	320	390	304
Monasterzyska	313	313	319	323	345	272	278	263	315	254
Niżniów	295	295	301	305	327	254	260	245	297	236
Ożydów	338	344	342	348	370	278	284	270	340	254
Pyskowce	329	329	335	339	361	288	294	279	331	270
Sniatyn-Załucze	329	329	335	339	361	288	294	279	331	270
Stanislau	281	281	287	291	313	240	246	231	283	222
Tarnopol	376	382	380	386	408	316	322	308	378	292
Wasylkowce	369	369	375	379	401	328	334	319	371	310
Zabłotce	342	348	346	352	374	282	288	274	344	258
Zadwórze	320	326	324	330	352	260	266	252	322	236
Zborów	354	360	358	364	386	294	300	286	356	270
Złoczów	342	348	346	352	374	282	288	274	344	258
Zuczka	347	347	353	357	379	306	312	297	349	288

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg a)	9 b)	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) a)	10 b)	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) a)	11 b)	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									Heller		per 100 kg						
264	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel	Brody (Bhf.) trs.	Eger transit (für Bayern und Süddeutschland und darüber hinaus)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief u. Wagen. Sendungen sind entweder mit directen Frachtbriefen nach einer bayerischen, bezw. süddeutschen oder darüber hinaus liegenden Station oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Eger, bezw. Eisenstein oder Furth i. W. lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus bestimmt ist. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Locoverkehr mit Eger, bezw. Eisenstein und Furth i. W. bestehenden Frachtsätze erhöht wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	923	923	545	428	378	495	Im Kartirungswege		
				Nowosielitza (Bhf.) trs.	Eger transit				1039	1039	638	501	401	538			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Eger transit				979	979	590	464	389	515			
				Brody (Bhf.) trs.	Eisenstein transit				1050	1050	558	439	492	611			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.	Eisenstein transit				1120	1120	651	512	469	608			
				Podwołoczyska (Bhf. trs.)	Eisenstein transit				1090	1090	603	475	487	615			
				Brody (Bhf.) trs.	Furth i. W. transit				1004	1004	543	428	461	576			
				Nowosielitza (Bhf.) trs.	Furth i. W. transit				1094	1094	637	501	457	593			
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Furth i. W. transit				1064	1064	589	464	475	600			

1 Fortlaufende Nummer	2 von der	3 und im Namen der	4 für Artikel	5 von	5 nach	6 Bedingungen	7 Zeit	8 Bezeichnung	9 Frachtsatz per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz	11 Nachlass	12 Art der Durchführung	13 Documente	14 Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
265	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Brennholz der Pos. H—20, 1, der Güterclassification im Tarif-Theile I als Frachtgut	Eisenau	Suczawa-Stadt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des zur Verladung verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	21	20	1	Im Kartirungswege		
				Frassin a. M.					18	17	1			
				Gurahumora					16	15	1			
				Illischestie					16	15	1			
				Kaczyka					14	13	1			
				Kimpolung					23	22	1			
				Komanestie a. S.					11	10	1			
				Molit					19	18	1			
				Paltinoasa					16	15	1			
				Parhoutz					8	7	1			
				Pertestie					12	11	1			
				Strigoja					16	15	1			
				Theodorestie					10	9	1			
				Wama					20	19	1			
			Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle [d. i. Säumlinge, Latten u. Schwartenabfälle], Sägespäne), als Frachtgut	Paltinoasa	Suczawa-Stadt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	16	12	4	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
266	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Erdfarben der Pos. E—22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Lussnitz	Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgt in Mengen unter 10.000 kg. Bei Sendungen von 5000 kg und darüber haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	225·5	148	77·5	Im Kartirungswege		
267	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle der Pos. H—35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Waidhofen a. d. Ybbs transit	Wien I (K.E.B.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	55	40	15	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
268	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Hafer aus der Pos. G 13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Nowosielitza	Sadagora	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	26	20	6	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
269	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Horka	Prossnitz Localbahn loco via Čellechowitz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	14	10	4	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen vom Bahnhofe der Bestimmungsstation mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
270	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Papier der Pos. P—1 und 3		Wien I (K.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } pro b) 10.000 kg } Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	a) / b)	a) / b)	a) / b)	Im Kartirungswege		
				Linz					67 / 63	51 / 49	16 / 14			
				Laakirchen					85 / 80	75 / 72	10 / 8			
				Timmelkam					88 / 83	79 / 75	8 / 8			

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10: Francs Gold für 1000 kg*) 1) Bis zum Schnittpunkte a)	1) b)	2) Vom Schnittpunkte a)	2) b)	12	13	14
271	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, und zwar: a) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt; b) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:	Paris (Douane und Reuilly, Stationen der Französischen Ostbahn) bezw. umgekehrt	Die Theilsätze unter 1) [bis zum Schnittpunkte] werden für das wirkliche Gewicht, bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief; die Theilsätze unter 2) [vom Schnittpunkte] für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze					Im Rückvergütungswege	Gegen auf die betreffende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1898 der k. k. Staatsbahn-Direction Prag vorzulegen sind	*) Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben
				Bisenz-Pisek						16·60	16·60	72·10	72·10			
				Bistritz a. H.						15·85	15·85	72·10	72·10			
				Holleschau						14·55	14·55	72·10	72·10			
				Wšetin						16·20	19·85	72·10	72·10			
				Station der Staatseisenbahn-Gesellschaft: Nemotitz						21·50	21·50	72·10	72·10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
272	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holzwolle (Holzfasern) der Pos. H—35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lemberg	den Stationen der im Abschnitte A des Heftes 2 vom Localgütertarife, Theil II, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthaltenen Linien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Classe A	Classe B	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Fichtenstammholz von 1 m aus der Pos. H 20. Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	den Stationen der Strecken Beskid (Station)—Stryj, Stryj—Stanislau und Woronienka (Station)—Chryplin	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut in einer der nebenstehend gedachten Versandtstationen und Frachtzahlung für mindestens 80% des Ladegewichtes des verwendeten Wagens unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des inneren Wagenraumes. Bezug der Sendungen in der Station Lemberg oder Lemberg-Kleparów von einer Holzwolle- (Wollin-) Fabrik zu Productionszwecken unter der eigenen Firma. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Classe C	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
273	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiese	Margitfalu	Bruck a. d. M.	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Südwestösterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	178 Heller	169·3 Heller	8·7 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1898 an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) vorzulegen sind	
274	Südbahn-Gesellschaft		Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Harassen oder nur lose in Stroh verpackt	Graz S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	106 Heller	87 Heller	19 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg, Heller a)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg, Heller b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6		7	8	9	10	10	11	12	13	14
275	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Vrbanja	Budapest dunap. t. p. u.	a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) **Bei Auflieferung von mindestens 28.000 t, wovon 18.000 t in der Station Vrbanja zur Aufgabe zu gelangen haben**	ad a) Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1897; ad b) Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Ungarisch-Adriatischer Eisenbahn-Verbandstarif	Verschieden	106	89	Verschieden	ad a) Im Kartirungswege; ad b) Im Rückvergütungswege	ad b) Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1898 an die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest einzusenden sind	ad b) **Diese ermässigten Frachtsätze finden unter Aufrechthaltung der auf diese Frachtbegünstigung bezüglichen Bestimmungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von Vrbanja, Spačva und Ottok nach Vinkovci gesendet, dort behufs Manipulation ausgeladen und dann durch dieselbe Firma mittelst Eisenbahn nach Budapest, Fiume, Wien, bezw. Schwechat-Kledering weiter befördert werden.*)**
					Budapest Józsefváros					106	89				
					Budapest nyug. pályaud.					112	93				
					Budapest Lipótváros					112	93				
					Budapest Angyalföld					112	93				
					Fiume					150	131				
					Wien (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					164	149				
					Schwechat-Kledering					164	149				
				Spačva	Budapest dunap. t. p. u.					102	85				
					Budapest Józsefváros					102	85				
					Budapest nyug. pályaud.					108	89				
					Budapest Lipótváros					108	89				
					Budapest Angyalföld					108	89				
					Fiume					146	127				
					Wien (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					160	145				
					Schwechat-Kledering					160	145				
				Ottok	Budapest dunap. t. p. u.					97	81				
					Budapest Józsefváros					97	81				
					Budapest nyug. pályaud.					103	83				
					Budapest Lipótváros					103	83				
					Budapest Angyalföld					103	83				
					Fiume					141	123				
					Wien (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					155	141				
					Schwechat-Kledering					155	141				

*) Für solche Sendungen wird eine **Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern pro 100 kg** eingehoben und zugleich bedungen, dass die Reexpedition in Vinkovci spätestens zwölf Monate nach Einlangen der Sendungen in Vinkovci erfolgt sein muss. Rücksichtlich dieser reexpedirten Sendungen sind behufs Liquidirung der Frachtbegünstigung auch die auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den per Bahn erfolgten Transport der Sendungen von der Aufgabsstation bis Vinkovci und die den Weitertransport ab Vinkovci nachweisenden, auf den Namen derselben Partei als nochmaligen Aufgebers lautenden Frachtbrief-Duplicate in Vorlage zu bringen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
276	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Velencze Martonvasár	a) Wien loco (sämmtliche Bahnhöfe und Wien Lagerhaus) b) Wien St.E.G. transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, giltig vom 1. November 1892, aufgenommenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien instradirt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893, resp. Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892	Verschieden	Verschieden	ad a) 28 Heller ad b) 24 Heller ad a) 20 Heller ad b) 16 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1898 bei der Direction der Südbahn-Gesellschaft in Wien einzureichen sind	
277	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hornvieh in Wagenladungen	Dinyés	a) Wien St.E.G. b) Wien St. Marx	Frachtzahlung für den ganzen Flächenraum des zur Beförderung verwendeten Eisenbahnwagens nach Massgabe der an der Langseite des Wagens befindlichen Anschriften	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897		Directe Frachtsätze bestehen nicht	ad a) 433 } Heller pro m² Ladefläche ad b) 467 }		Im Kartirungswege		
278	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Milchgefässe, leere, retourgehende Milch bei Aufgabe als Eilgut	Wien St.E.G. Egyed-Csanak	Egyed-Csanak Wien St.E.G.	Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen für Eilgüter	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif, resp. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandtarif, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Tarifsätze	202 Heller 209 Heller		Im Kartirungswege		
279	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen, gebrauchte, von obigen Transporten herrührend, leer retourgehend Eier Geflügel, lebendes, in Käfigen, Verschlägen, Körben etc. verpackt als Frachtgut	Hetzendorf Mezö-Komárom-Hidvég	Mezö-Komárom-Hidvég Hetzendorf	In beliebigen Mengen Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen In beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	154 Heller 256 Heller 458 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
280	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein der Pos. W—10, Weinmaische der Pos. W—13 und Weinmost der Pos. M—27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	den Stationen der Südbahnstrecke Avio—Bozen-Gries (inclusive)	Salzburg	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	132 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		
281	Bozen-Meraner Bahn		Sand	Km 24·56	Meran	Aufgabe in ganzen Zügen von mindestens 10 Lowry	Bis 31. December 1897	Localtarif	Keiner bestanden	fl. 2·50 kr. pro Lowry		Im Kartirungswege		Auf- und Abladen hat die Partei selbst zu besorgen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
2	Nr. 121 vom 22. October 1896	1641	Südbahn-Gesellschaft		Ordinäre Glasflaschen	Graz S.B.	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	In der Rubrik 6 (Bedingungen) ist vor dem Worte: „türkischen" einzuschalten: **„sicilianischen"**. Giltig ab 1. Jänner 1897	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
5	Nr. 150 vom 31. December 1896	2819	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Schwefelkies-Abbrände	Horka, Brasso trans.	Stationen der K.U.St.B. und der K.O.B.	In der 5. Verticalrubrik (von) ist der Name der Station Horka als **„Borka"** bezeichnet	

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. **Wien, 14. Jänner 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben laut Allerhöchster Entschliessung vom 30. December v. J. dem vom Tiroler Landtage beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Erhaltung der Etschregulirungs- und Meliorationsbauten in der dritten Section vom Endpunkte der zweiten Section bis einschliesslich der Lenomündung bei Sacco, die Allerhöchste Sanction allergnädigst zu ertheilen geruht.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit Gas-, Dampf- oder elektrischem Betriebe in Olmütz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Stadtgemeinde Olmütz mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 11. November 1895, Z. 65.384 (Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 7. December 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit Gas-, Dampf- oder elektrischem Betriebe in Olmütz, und zwar mit folgenden Linien:

1. Vom Nordbahnhofe durch die Neue Bahnhofstrasse, Franz Josefstrasse, Elisabethstrasse, Verlorene Gasse, Oberring, Theresiengasse, Tafelberg,
2. Nordbahnhof—Chwalkowitz,
3. Galgenberg, Alleestrasse, Littauergasse, Oberring, Niederring, Katharinengasse, Neustift,
4. Alleestrasse—Theresiengasse,
5. Franz Josefstrasse—Spitz,
6. Neumühle—Enveloppe—Bahnhofstrasse—Lastenstrasse

auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 5. November 1896. Z. 14.318/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Südbahnstation Laibach zu den Vororten Unter-Šiška, Waitsch und Hühnerdorf führende, mit Dampf, elektrischer oder animalischer Kraft zu betreibende Kleinbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Krainischen Baugesellschaft in Laibach mit dem Erlasse vom 11. Juli 1896, Z. 6567/I (Verordnungs-Blatt Nr. 109 vom 24. September 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Südbahnstation Laibach zu den Vororten Unter-Šiška, Waitsch und Hühnerdorf führende, mit Dampf, elektrischer oder animalischer Kraft zu betreibende Kleinbahn auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 14. December 1896. Z. 15.604/I.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Bei Erledigung von Registrirungsgesuchen landesfürstlicher Beamten hat das Handelsgericht auf die Bestimmung des Hofkanzlei-Decretes vom 23. September 1835 (pol. Gesetzsammlung Band 63, S. 359), betreffend die Nebengeschäfte landesfürstlicher Beamten und Diener, von Amtswegen Rücksicht zu nehmen.

(Entscheidung vom 10. September 1896, Z. 10.600.)

Das Gesuch der im Handelsregister für Einzelfirmen eingetragenen Firma „Dampfwäscherei A." um Eintragung der dem B., Bezirkscommissär, ertheilten Procura wurde vom k. k. Handelsgerichte Wien mit Bescheid vom 3. Juli 1896, Z. 132.494, abgewiesen, weil der Nachweis über die Genehmigung der dem letzteren vorgesetzten Behörde nicht beigebracht war.

Dem dagegen gerichteten Recurse der Firma A. wurde vom k. k. österr. Oberlandesgerichte mit Decret vom 28. Juli 1896, Z. 10.951, mit der Motivirung keine Folge gegeben, dass das Handelsgericht bei Erledigung von Registrirung landesfürstlicher Beamten auf die Bestimmung des Hofkanzlei-Decretes vom 23. September 1835 (pol. Gesetzsammlung Band 63, S. 359), betreffend die Nebengeschäfte der landesfürstlichen Beamten und Diener, gemäss § 2 des Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, von Amtswegen Bedacht zu nehmen hat.

Den gegen diese gleichlautenden Entscheidungen gerichteten ausserordentlichen Revisionsrecurs der Firma A. hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung vom 10. September 1896, Z. 10.600, mit Bezugnahme auf die Anordnungen des § 16 des kaiserl. Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, zurückgewiesen, weil in Gegenständen ausser Streitsachen eine Beschwerde an den Obersten Gerichtshof in Fällen, in denen das Obergericht einen Bescheid des unteren Richters bestätigt hat, nur in Fällen einer offenbaren Gesetz- oder Actenwidrigkeit der Entscheidung, oder einer begangenen Nullität statthaft ist, im vorliegenden Falle jedoch keine dieser Voraussetzungen zutrifft, vielmehr die in Beschwerde gezogene Erledigung durch die derselben vom Oberlandesgerichte beigegebene Begründung als dem Gesetze entsprechend sich darstellt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 559. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Jänner wurde die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1897, Capitel XI, Handelsministerium, fortgesetzt.

Handelsminister Freiherr von Glanz:

. . . Die günstige Wirkung des Gesetzes vom Jahre 1893, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, ist in den letzten Jahren schärfer hervorgetreten. Unter dem Einflusse der staatlichen Begünstigungen, welche in dem vorliegenden Budget schon einen ganz ansehnlichen Betrag ausmachen, hat sich unsere Handelsdampfer-Flotte wesentlich vermehrt. Es sind im verflossenen Jahre vierzehn neue Handelsdampfer unserer Flotte zugewachsen, zugleich hat sich auch der durchschnittliche Tonnengehalt dieser Dampfer gehoben, und es tritt die gleiche Tendenz, zu Schiffen mit höherem Tonnengehalt überzugehen, auch auf dem Gebiete unserer Segelschiffahrt hervor, und dort paralysirt dieser Uebergang zu höherem Tonnengehalte einigermassen den numerischen Ausfall, der, wie in allen anderen Seestaaten, auch bei uns, und zwar aus den gleichen ökonomischen Gründen wie dort, sich zeigt.

Das Schiffsmaterial unserer Handelsflotte modernisirt sich also, und Capital und Unternehmungsgeist beginnen wieder, sich diesem Felde der Erwerbsthätigkeit zuzuwenden. Das sind einigermassen erfreuliche Anzeichen, erfreulich nicht nur deshalb, weil mit dem Gedeihen der Handelsmarine die Lage eines grossen Theiles unserer Küstenbevölkerung aufs innigste verknüpft ist, einer Küstenbevölkerung, die nicht viel Anderes zuzeigen hat als den langen und alten Ruf, zu den besten Seefahrern der Welt zu gehören (Bravo! Bravo!), erfreulich aber auch aus dem Gesichtspunkte, weil unsere Handelsmarine dadurch besser befähigt wird, der Mission zu dienen, welche ihr anvertraut ist, denn sie trägt unsere Flagge in ferne Meere, und sie erhält, wenn ich so sagen darf, das Ausfallsthor offen zu der grossen, die Völker verbindenden Weltstrasse.

Es wird sich nun darum handeln, diese Ansätze zu pflegen und weiter zu entwickeln, und die Regierung wird, soweit es an ihr liegt, dieser Aufgabe ihre werkthätige Unterstützung zuwenden, natürlich innerhalb der Grenzen, welche durch die Rücksicht auf die staatsfinanzielle Lage geboten sind.

Was speciell den Lloyd betrifft, dem in unserem Verkehrsleben eine wichtige Aufgabe zufällt, so war derselbe im verflossenen Jahre trotz der Missgunst der äusseren Verhältnisse bemüht, dieser Aufgabe gerecht zu werden. Das Zusammenwirken verschiedener Umstände hat ihm diese Aufgabe nicht leicht gemacht. Ich erinnere an das, was ich schon früher gesagt habe, nämlich an den ungünstigen Geschäftsgang in der Levante, ich erinnere auch an den Choleraausbruch in Aegypten und die dadurch im östlichen Mittelmeere stattgehabten Contumazmassregeln und die Beschränkungen des Verkehres, die sich gerade auf diesem Gebiete sehr fühlbar machten. Trotzdem hat die Ausgestaltung und Vervollständigung der Lloydflotte auch im verflossenen Jahre Fortschritte gemacht, welche eine wesentliche Voraussetzung dafür bilden, dass der Lloyd seinen Beruf im Dienste der österreichischen Exportindustrie wirksam erfüllen kann. . . .

Lassen Sie mich noch, hochgeehrte Herren, ein Wort sagen über die Verhältnisse der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Consolidirung dieser Gesellschaft ist auch im verflossenen Jahre weiter fortgeschritten, und zwar sowohl in Bezug auf die Reconstruction des Schiffsmaterials, der Dampfer und Waarenboote, als auch in Bezug auf das finanzielle Erträgniss, an dem ja bekanntlich die Staatsverwaltung durch Rückzahlung der Staatsvorschüsse participirt. Diese Rückzahlung dürfte sich für das verflossene Jahr aller Wahrscheinlichkeit auf einen höheren Betrag belaufen als früher, und ich spreche die Erwartung aus, dass die Verhältnisse dieser Gesellschaft, welche in Folge der weiteren Entwicklung unserer Wasserstrassen und auch durch die Regulirung des Eisernen Thores für uns an Wichtigkeit noch gewinnen wird, es ermöglichen werden, der Ausgestaltung unseres Verkehres und den speciell dafür auf der österreichischen Flussstrecke bestehenden Einrichtungen in stets fortschreitendem Masse wirksam zu Diensten zu sein.

Dies führt mich direct zu der Frage der künstlichen Wasserstrassen.

Eine jede Zeit hat gewisse ökonomische Fragen, die in ihrer Entwicklung allmälig hinaustreten aus dem Rahmen der Erörterung einzelner technischer Capacitäten, einzelner Wirthschaftspolitiker und sich solcher Art hinüberbilden von akademischen Problemen zu einer Art Postulat, zu einer Art von communis opinio, die in ihrem Umfange und vielleicht auch in der Erkenntniss über die zweckmässigste Art ihrer Lösung mehrfach noch etwas unklar und bedingt ist. So steht es auch mit der Canalfrage, die in letzter Zeit bei Erörterung öffentlicher Angelegenheiten wiederholt hervorgetreten ist und auch bei verschiedenen Anlässen bereits die Aufmerksamkeit des hohen Hauses in Anspruch genommen hat.

Dass dem so ist, ist das Ergebniss einer in immer weitere Kreise gedrungenen Erkenntniss, der Erkenntniss, dass das Eintreten so vieler Concurrenten in die Weltwirthschaft und die dadurch bewirkte Depression der Preise wesentlich gefördert wird durch die Verbilligung der Transportmittel, durch den Wasserweg. (So ist es!) Das ist ein Entwicklungsgang, der sich offenbar nicht aufhalten lässt, und nothwendiger Weise muss sich eine Wirkung gegenüber einer Production fühlbar machen, die, wie bei uns, zum grossen Theile Massenartikel hervorbringt.

So ist auch bei uns der Ruf entstanden, den Wasserweg nicht blos als Mittel der Concurrenz gegen uns wirken zu lassen, sondern es zu ermöglichen, dass diese Einrichtung als ein wichtiges Beförderungsmittel zu Gunsten unseres Exportes und

unserer Production wirke. Diese Reihenfolge von Erwägungen hat dazu geführt, dass auch die Regierung dieser Frage näher getreten ist, indem die Stellungnahme zur Canalfrage im verflossenen Jahre amtlich zum Gegenstande von Erwägungen zwischen den betheiligten Ministerien gemacht worden ist.

Ich kann allerdings den Zeitpunkt nicht angeben, bis zu dem diese Erwägung zum Abschlusse gelangt sein wird. Ich kann auch nicht darüber absprechen, wie diese Entschliessung ausfallen wird, aber das ist klar, dass die Canalfrage nunmehr in eine Epoche eingetreten ist, die sie durchmachen muss, bevor es zur Entscheidung kommt. . . .

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines gedeckten Ladeperrons in Wien.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Herstellung eines gedeckten Ladeperrons am Nordbahnhofe Wien im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.893/IV ex 1896.]

— (Linie Wien—Krakau: Vergrösserung der Magazinskanzleien in Zauchtel.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das Project, betreffend die Vergrösserung der Magazinskanzleien in der Station Zauchtel der Nordbahnlinie Wien—Krakau, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.823/IV ex 1896.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. (Einführung eines neuen Fahrplanes anlässlich der am 24. December 1896 zur Eröffnung gelangten Theilstrecke Schlossgarten—Schulplatz.) Von der Centrale Neumühle geht der erste Zug um 4 U. 24 M. Früh nach Ober-Eichwald ab, während der erste Zug von der Station Schlossgarten um 5 U. Früh abgeht und in der Station Ober-Eichwald um 5 U. 49 M. ankommt. Aus der Station Schlossgarten folgen die Züge in Intervallen von je 10 Minuten einander nach und verkehren abwechselnd bis Stefaniestrasse und Ober-Eichwald. Der letzte in der Richtung nach Ober-Eichwald abgehende Zug verlässt Schlossgarten um 11 U. 40 M. Nachts, jener nach Stefaniestrasse um 11 U. 50 M. Nachts. In der Gegenrichtung kommt von der Centrale Neumühle der erste Zug um 4 U. 57 M. Früh in Schlossgarten an, während der erste, von Ober-Eichwald um 4 U. 58 M. Früh abgelassene Zug um 5 U. 57 M. in Schlossgarten eintrifft. Bei Einhaltung der gleichen Intervalle für die Aufeinanderfolge der Züge schliesst der Verkehr von Stefaniestrasse nach Schlossgarten mit dem um 11 U. 57 M. Nachts dort anlangenden Zuge, während der Verkehr von Ober-Eichwald mit dem um 12 U. 27 M. Nachts in Schlossgarten ankommenden Zuge abschliesst.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate October 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat October ergibt für 63 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.088·15 Kilometer, Folgendes:

Im Monate October betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 33,765.567 Mk. oder 2,362.483 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 860 Mk. oder 5·91 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 92,569.983 Mk oder 6,644.359 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2317 Mk. oder 6·04 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende October betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 222,465.428 Mk. oder 12,578.148 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6848 Mk. oder 3·96 pCt mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 469,526.373 Mk. oder 27,757.656 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 14.209 Mk. oder 4·23 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 60,987.115 Mk. oder 2,894.090 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9273 Mk. oder 2·55 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 116,164.108 Mk. oder 9,623.597 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 17.397 Mk. oder 6·47 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Preussen. (Güterwagenverkehr mit der Greifswald-Grimmener Eisenbahn.) Die kgl. Eisenbahn-Direction in Stettin hat die Haftpflicht für den Uebergang der Güterwagen auf die am 26. November 1896 eröffnete Nebenbahn Greifswald-Grimmen-Tribsees im Sinne des § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen.

— (Kleinbahn Lathen-Sögel-Werlte.) Der Kreisausschuss des Kreises Hümmlung hat jetzt endgiltig den Bau der Kleinbahn Lathen-Sögel-Werlte beschlossen. Man hofft, die genannte Bahn, die später in das oldenburgische Gebiet hinein weitergeführt werden soll, Ende des Sommers 1897 dem Betriebe übergeben zu können.

Mecklenburg. (Normal-Besoldungsetat für die Eisenbahn-Verwaltung.) Dem Mecklenburgischen Landtage ist ein schwerinsches Rescript zugegangen, welches einen Normal-Besoldungsetat für die grossherzogliche Eisenbahn-Verwaltung feststellt, mit Bezug darauf, dass nunmehr die Verstaatlichung der Eisenbahnen im wesentlichen als abgeschlossen angesehen werden dürfe, die Organisation der einzelnen Zweige der Eisenbahn-Verwaltung so weit geregelt sei, dass sie für eine Reihe von Jahren als stabil bezeichnet werden könne und die Ergebnisse der Eisenbahn-Verwaltung einen dauernd günstigen Abschluss erbracht hätten. Die von der Regierung vorgeschlagene neue Normirung der Gehalte werde für das Einführungsjahr 1897/98 eine Erhöhung der Ausgabe für Besoldungen um 82.215 Mk. aus Veranlassung der Erhöhung der Anfangsgehalte zur Folge haben; allein man sei bei der Regierung der Ansicht, dass die Verbesserung der Besoldungsverhältnisse namentlich der mittleren und unteren Beamtenclassen eine Nothwendigkeit sei, und dass die Eisenbahn-Verwaltung die daraus sich ergebende Mehrbelastung in der vorgeschlagenen Höhe jetzt übernehmen könne.

Russland. (Concessionirung zweier schmalspuriger Eisenbahnlinien.) Die erste Gesellschaft der Zufuhrbahnen in Russland hat die Genehmigung erhalten für den Bau und Betrieb zweier schmalspuriger Eisenbahnen. Die erste Linie wird von der Station Jurkowka der Südwestbahnen bis zur Stadt Jampol gehen und eine Ausdehnung von 73 Werst haben. Die andere Zufuhrbahn beginnt bei der Halbstation Rudnizy der Südwestbahnen und geht über das Kirchdorf Ustje, den Flecken Golowanewsk bis zur Station Golta, mit Zweigbahnen zu den Zuckerfabriken von Berschad und Mohiljansk, in einer Gesammtlänge von 205 Werst.

— (Betriebseröffnung.) Am 28. October 1896 wurde der regelmässige Passagier- und Waarenverkehr auf der Strecke Bjelgorod—Woltschansk der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Eisenbahn in einer Ausdehnung von 43 Werst und der Waarenverkehr auf den Zweigbahnen der erwähnten Strecke von der Station Titowka bis zur Station Botkino und von der Station Titowka bis zur Station Rebinderowo in einer Länge von 4·3, bezw. 5·4 Werst eröffnet.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ernennung von Directoren.) Der Directionsrath der „Adria" hat die bisherigen Procuristen Albert Frankfurter und Géza Tóth zu Directoren ernannt.

— (Geschäftsthätigkeit im Jahre 1896.) Dem Berichte der Direction der „Adria“ über die Geschäftsthätigkeit im Jahre 1896 (vergl. Bericht über die Geschäftsthätigkeit im Jahre 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 10 ex 1896) zufolge hat diese ihren im Regierungsvertrage vorgeschriebenen Verpflichtungen nicht nur voll entsprochen, sondern die bedungene Zahl der Fahrten sogar überschritten. Aus- und Einfahrten haben im Jahre 1896 die Dampfer der „Adria“ 493 vollführt, wovon 258 Reisen aus Fiume und 235 Reisen nach dem Mutterhafen entfielen. Grössere Seeunfälle haben die „Adria“-Dampfer im abgelaufenen Jahre keine erlitten; für einzelne kleinere Havarien hat die Assecuranz vollen Ersatz geleistet. Der Gesammtverkehr des Jahres 1896 beläuft sich auf rund 635.300 Tonnen, um 91.000 Tonnen mehr als im Vorjahre, an welcher Waarenmenge der Import mit 69.600 Tonnen, um 6000 Tonnen mehr als 1895, der Export mit 203.700 Tonnen, um 20.700 Tonnen mehr als 1895, und der Zwischenhafenverkehr mit 361.700 Tonnen, um rund 64.000 Tonnen mehr als 1895, participiren.

Mit December 1896 wurde der Bau des Directionsgebäudes in Fiume vollendet und seiner Bestimmung übergeben. Der Erfolg der im Laufe des Jahres abgeschlossenen überseeischen Transportverträge (Frachtraten) dürfte, indem ein grosser Theil ihrer Verfrachtungen auf Grund von Jahresabschlüssen erfolgt, erst im Laufe des Jahres 1897 finanziell zum Ausdrucke gelangen. Jedenfalls aber ist anzunehmen, dass die Betriebsergebnisse jene des Vorjahres erreichen. Der Import betrug 1895 63.448 Tonnen, im Jahre 1896 69.612 Tonnen; der Export 1895 182.926 Tonnen, im Jahre 1896 203.669 Tonnen. Der Zwischenhafenverkehr im Jahre 1895 297.764, 1896 361.976 Tonnen.

Fiumaner Hafenbau. (Kostenpräliminare der von 1897 an innerhalb des ersten Cyclus auszuführenden Arbeiten.) Die Verwendung des im Interesse der Vollendungs- und Ergänzungsarbeiten beim Ausbaue des Fiumaner Hafens aufgenommenen 12.000.000 fl.-Anlehens ist auf mehrere Cyclusse vertheilt. Im Laufe des ersten solchen, welcher mit 1897 beginnt, sind nachfolgende mit 400.000 fl. präliminirte Arbeiten auszuführen: Aufdämmungsarbeit behufs Bau eines vom Maria Theresia-Molo an bis zum neu zu regulirenden Bahnhofplatze reichenden Verladequais; Verlängerung des Maria Theresia-Molo; Bau eines Hafenbeckens für Schwimmdocks nächst der Schiffswerfte; Aufbau der im Jahre 1894 durch Feuersbrunst vernichteten Magazine [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98 ex 1894); Bau von vier neuen Hafenmagazinen; Umzäunung des freien Platzes nächst dem Fischmarkte; Bau eines Zollamtsgebäudes und einer Brückenwaage nächst dem Gabriel Baross-Hafen; Anschaffung einer Dampfbarkasse; Canalisirung und Pflasterung des Hafenterritoriums; Reconstruction der alten und Bau neuer hölzerner Waarenschuppen; Regulirung der Regenwassergerinne. Diese Arbeiten sind innerhalb zweier Jahre auszuführen.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des V. Stückes.) Das am 8. Jänner 1897 herausgegebene V. Stück enthält unter

Nr. 2822: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 27. December 1896, Z. 34.517/IV, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus mehreren bosnischen Bezirken.

— (Inhalt des VI. Stückes.) Das am 9. Jänner herausgegebene VI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2823: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 5. Jänner 1897, Z. 385, betreffend die Beschränkung in der Einfuhr von Klauenthieren aus der Bukowina.

Nr. 2824: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 3. Jänner 1897, Z. 32, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Mastschweine aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn nach Villach.

— (Inhalt des VII. Stückes.) Das am 11. Jänner herausgegebene VII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2825: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 5. Jänner 1897, Z. 17/II, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn.

Nr. 2826: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 31. December 1896, Z. 113.326, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus den Gerichtsbezirken Delatyn und Starasol.

Nr. 2827: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 5. Jänner 1897, Z. 41, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn.

Nr. 2828: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 3. Jänner 1897, Z. 149, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Bohorodczany, Stanislau, Limanowa und Turka.

Nr. 2829: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 6. Jänner 1897, Z. 40/IV, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn.

Nr. 2830: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 6. Jänner 1897, Z. 312, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Klauenthiere aus den rumänischen Districten Neamtzu und Suceava.

Nr. 2831: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 6. Jänner 1897, Z. 196, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Klauenthiere aus dem rumänischen Districte Dorohoi.

Nr. 2832: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 8. Jänner 1897, Z. 792, betreffend die theilweise Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine und Wiederkäuer aus Oberösterreich.

— (Inhalt des VIII. Stückes.) Das am 12. Jänner herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2833: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 7. Jänner 1897, Z. 252, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke St. Veit a. Gl. in Kärnten.

Nr. 2834: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 7. Jänner 1897, Z. 411, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren politischen Bezirken in Steiermark.

Nr. 2835: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Breslau vom 9. Jänner 1897, Z. 31 a, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus der Bukowina.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro December 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	11237·21	6324·08	1501·85	16059·44
Roggen	2587·59	787·03	846·58	2528·04
Gerste	564·38	1465·34	1175·90	853·82
Hafer	1149·92	1418·71	645·87	1922·76
Mais	3631·01	2579·57	2083·56	4127·02
Mehl	1808·65	2684·00	2607·75	1884·90
Wein	2209·76	498·28	419·37	2288·67
Verschiedene . . .	4799·33	3541·40	4349·84	3990·89
Zusammen .	27987·85	19298·41	13630 72	33655·54
Versicherungswerth	456.710	143.250	113.100	486.860

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	21	10	7	24
Versicherungswerth .	105.750	31.545	39.450	97.845
Abgesondert übertragene Warrants . .	9	1	2	8
Versicherungswerth .	63.400	800	6.150	58.050
Lombardbetrag . . .	39.400	350	2.800	36.950

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Frachtberechnung für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut.

In Folge der mittelst des ab 1., bezw. 15. Jänner 1897 giltigen Nachtrages X zum Tarife, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 eingeführten neuen einheitlichen Tarifbestimmungen für „Fahrzeuge" werden die auf den Seiten 8, 9 und 21 des Localgütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 enthaltenen, mit den neuen Bestimmungen nicht mehr im Einklange stehenden Tarifeinheitssätze, Manipulationsgebühren und Frachtzuschläge für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut mit 1. April 1897 aufgehoben.

Prag, am 8. Jänner 1897. [24]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionszulassung von Raffinadzucker in Saaz (B. E. B.)

Die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 26. September 1895, Nr. 113, auf Seite 1695 enthaltene, Reexpeditionszulassung von Raffinadzucker in Saaz (B.E.B.) betreffende und seit 1. October 1895 bis auf Widerruf giltige Kundmachung tritt mit Giltigkeit vom 1. März 1897 ausser Kraft, weil die darin zum Ausdrucke gebrachte Reexpeditionszulassung inzwischen in den Tarif, Theil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 einbezogen wurde.

Prag, am 8. Jänner 1897. [25]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Aufhebung der Wartegelderhöhung und Ladefristkürzung.

Die in Nummer 113 vom 3. October 1896 und in Nummer 116 vom 10. October 1896 veröffentlichte Erhöhung der Wartegebühren, bezw. Kürzung der Ladefristen bei Getreide-Schleppladungen wird hiemit aufgehoben.

Wien, am 11. Jänner 1897. [26]

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 1. Februar 1897 tritt zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Februar 1896 der Nachtrag IV in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·06 Mark erhältlich.

Wien, am 7. Jänner 1897. [27]

Die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge I zu den Heften 1 und 2.

Mit 1. Februar 1897 treten zum Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandstarif vom 20. October 1896 die Nachträge I zu den Heften 1 und 2 in Kraft, welche in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegen.

Exemplare sind zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 7. Jänner 1897. [28]

Die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Ungarn.)

Herausgabe eines Tarifnachtrages.

Am 1. Februar 1897 tritt der Nachtrag 8 zu Heft 4 des Gütertarifes für oben bezeichneten Verband in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Altenweddingen, Bahrendorf, Schwaneberg und Welsleben einerseits und Kassa (Kaschau) andererseits, sowie zwischen Stolberg-Rottleberode einerseits und Salgo-Tarján andererseits, ferner anderweite und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für getrocknetes Obst pp. und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Die anderweiten Sätze des Ausnahmetarifes 6 stellen sich zum grossen Theil höher als die bisherigen. Soweit dies der Fall ist, gelten die geänderten Sätze erst vom 1. März 1897 ab.

Von dem gleichen Tage ab treten auch die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für die Stationen Báziás, Oravicza, Orsova und Verciorova ohne Ersatz durch neue Ausnahmesätze ausser Kraft, womit, soweit für die in Frage kommenden Stationsverbindungen nicht directe Frachtsätze der Wagenladungsclasse B bestehen und deshalb nur eine Frachterhöhung eintritt, eine Einschränkung der directen Abfertigung verbunden ist.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Pfennig oder 6 Kreuzer ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 11. Jänner 1897. [29]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Inland.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Neuer Tarif.) Auf sämmtlichen Linien der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ist mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Linie Nagy-Halmágy—Brád ein neuer Localtarif (Theil II) für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern in Kraft getreten. Hiedurch wurde der auf den Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen giltige Gütertarif (Theil II) vom 1. Jänner 1894 sammt Nachtrag I ausser Kraft gesetzt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
282	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von **mindestens 30.000 Tonnen** angewendet	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife, Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 3, Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 1 und 5. Ungar.-Bosnischer Eisenbahn-Verkehrstarif und Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahn-Verkehrstarif Theil II, Heft 1	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von **mindestens 30.000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1898 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III/b, Budapest) vorzulegen sind	

I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Dárda, Eszék, Eszék-Alváros, Gjeletovci, Jankovci, Kukujevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villány und Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest-dunaparti teherpalyaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897, gewährt.

III. Die von den Stationen Baja, Bács-Almás, Bács-Topolya, Bikity-Borsod, Csantaver, Dalja, Erdöd, Gombos-Bogojeva, Hegyes-Feketehegy, Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Öreg-Csertö, Priglevicza-Szt. Iván, Szonta, Verbász-Kula, Zombor, weiters: Ada, Adorján-Kishegyes, Bács-Martonos, Bács-Petrovoszelo, Karjad, Moholy, Orom, Ó-Becse, Ó-Kanizsa, Zenta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, h. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

Von	Nach: a) Budapest-d. p. t. p. u. / „ -fővárosi köz-raktárak	b) „ Józsefváros	a) Budapest-Lipótváros / „ -nyugoti p. u. / „ -Angyalföld / „ -Südbahn loco	b) Kőbánya-alsó-p. u. / „ -felső-p. u. / „ -hizlalda / Ó-Buda-Filatori-gát	a) Vácz	b) Vácz	a) Pozsony	b) Pozsony flók-palya-udvar	a) Győr	b) Komárom	a) Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B. / Marchegg	b) Simmering / Floridsdorf / Stadlau	a) Wien-Lagerhaus	b) Wien-Praterquai
	Frachtsatz pro 100 kg in Hellern ö. W.													
Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen.														
Baja	70	60	76	66	78	68	140	130	102	92	154	144	158	148
Baranyavár-Monostor	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178
Batajnicza	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Bács-Almás	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166
Bács-Topolya	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Beška	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166
Bikity-Borsod	78	68	84	74	86	76	148	138	110	100	162	152	166	156
Bosna-Brod	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	204	218	208
Brod	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	204	218	208
Bršadin	92	82	98	88	100	90	162	152	124	114	176	166	180	170
Csantavér	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184
Dálja	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Dárda	94	84	100	90	102	92	164	154	126	116	178	168	182	172
Dráva-Szarvas	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Erdöd	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Eszék	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Eszék-alváros	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Gjeletovci	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186
Gombos-Bogojeva	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Hegyes-Feketehegy	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Horgos	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
India	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Jankovci	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Kalocsa	54	44	60	50	62	52	124	114	86	76	138	128	142	132
Karlocza	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Keczel	68	58	74	64	76	66	138	128	100	90	152	142	156	146
Kiszács	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Kukujevci-Erdövég	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194
Magyar-Boly	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Martinci	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188
Mitrovicz	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Mitrovicz-Szávapart	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Nemes-Militics	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Ó-Kér	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Ó-Pázua	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Öreg-Csertö	58	48	64	54	66	56	128	118	90	80	142	132	146	136
Pétervárad	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Priglevicza-Szt. Iván	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Putinci	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184
Ruma	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184
Samac	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202
Šid	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192
Szonta	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Tovarnik	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192
Uj-Pázua	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Ujvidék	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Verbász-Kula	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Villány	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188
Vinkovci	92	82	98	88	100	90	162	152	124	114	176	166	180	170
Vogány	106	96	112	102	114	104	176	166	138	128	190	180	194	184
Vukovár	84	74	90	80	92	82	154	144	116	106	168	158	172	162
Zimony	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Zombor	76	66	82	72	84	74	146	136	108	98	160	150	164	154
Stationen der Baja-Zombor-Ujvidéker Localeisenbahn.														
Bresztovácz	94	84	100	80	102	92	164	154	126	116	178	168	182	172
Bulkesz	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Futtak	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174
Gajdobra	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Gara	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Gákova	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166
Hódságh	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178
Ó-Sztapár	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166
Parabuty	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Paraga	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182
Petrovácz-Glozsán	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Rigyicza	88	78	94	84	96	86	158	148	120	110	172	162	176	166
Sztanisics	94	84	100	90	102	92	164	154	126	116	178	168	182	172
Vaskut	78	68	84	74	86	76	148	138	110	100	162	152	166	156
Stationen der Bács-Bodroger Localeisenbahn.														
Ada	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Adorján-Kishegyes	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Bács-Martonos	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Bács-Petrovoszelo	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Karjad	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Moholy	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Orom	102	92	108	98	110	100	172	162	134	124	186	176	190	180
Ó-Becse	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Ó-Kanizsa	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Zenta	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164
Stationen der Hegyes-Feketehegy-Palánkaer Localbahn.														
Despot-Szt. Iván-Pivnicza	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Gajdobra	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Kula	82	72	88	78	90	80	152	142	114	104	166	156	170	160
Palánka	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Szilbás	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176
Torzsa	86	76	92	82	94	84	156	146	118	108	170	160	174	164

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
283	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur **bei Verfrachtung von mindestens 30.000 Tonnen** angewendet	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife; Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 3; West-ungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 5	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten **nur bei Verfrachtung von mindestens 30.000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege, die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1898 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b Budapest) vorzulegen sind	

Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabestationen nach Budapest dunaparti teherpályaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1897 gewährt.

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u. / " föv. közrakt / " Józsefváros / " Lipotváros / " nyugoti p. u. / " Angyalföld		Budapest Südbahn loco / Köbánya alsó-p. u. / " felső-p. u. / " hizlalda / Ó-Buda-Filatorigát		Vácz		Pozsony / Pozsony-flokpályaudvar		Györ / Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsatz pro 100 kg in Hellern															
Stationen der königl. ung. Staatseisenbahnen																
Beregszó	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Detta	148	138	154	144	156	146	—	208	180	170	232	222	236	226	—	—
Fehértemplom	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194	200	190
Gattaja	158	148	164	154	166	156	—	—	190	180	242	232	246	236	—	—
Gertenyes	164	154	—	160	172	162	—	—	196	186	248	238	252	242	—	—
Gyertyamos	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	—
Jassenova	122	112	128	118	130	120	192	182	154	144	206	196	210	200	206	196
Jám	126	116	132	122	134	124	196	186	158	148	210	200	214	204	210	200
Kis-Kun-Dorosma	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	—	174
Merczifalva	142	132	—	138	150	140	—	—	174	164	226	216	230	220	—	—
Mokrin	120	110	126	116	128	118	—	180	152	142	204	194	208	198	—	—
Moriczföld-Soósd	158	148	164	154	166	156	—	—	190	180	242	232	246	236	—	—
Nagy-Kikinda	126	116	132	122	134	124	—	186	158	148	210	200	214	204	—	—
Nagy-Szt. Miklós	126	116	132	122	134	124	—	186	158	148	210	200	214	204	—	—
Oravicza	144	134	150	140	152	142	214	204	176	166	228	218	232	222	228	218
Orczifalva	142	132	—	138	150	140	—	—	174	164	226	216	230	220	—	—
Oroszlámos	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188	—	184
Ó-Bessenyö	120	110	126	116	128	118	–	180	152	142	204	194	208	198	—	—
Perjámos	130	120	136	126	138	128	—	190	162	152	214	204	218	208	—	—
Rakasdia	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Rácz-Szt. Péter	136	126	—	132	144	134	—	—	168	158	220	210	224	214	–	—
Remete	136	126	142	132	144	134	—	196	168	158	220	210	224	214	—	—
Saág	136	126	142	132	144	134	—	196	168	158	220	210	224	214	—	–
Sárafalva	132	122	—	128	140	130	—	192	164	154	216	206	220	210	—	—
Szakálháza	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Szeged	96	86	102	92	104	94	166	156	128	118	180	170	184	174	180	170
Szeged-Rókus	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Szent-András	136	126	142	132	144	134	—	196	168	158	220	210	224	214	—	—
Szent-Hubert	128	118	134	124	136	126	—	188	160	150	212	202	216	206	–	—

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., " fővár. közrakt., " Józsefváros, " Lipótváros, " nyugoti p. u., " Angyalföld		Budapest Südbahn (loco), Kőbánya alsó p. u., " felső p. u., " hizlalda, Ó-Buda-Filatori-gát		Vácz		Pozsony, Pozsony flokpalyaudvar		Győr, Komárom		Wien St. E. G. oder K. F. N. B., Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai		Marchegg	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Hellern															
Szőreg	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Sztamora-Moravicza	144	134	150	140	152	142	214	204	176	166	228	218	232	222	—	—
Temes-Rékás	142	132	148	138	150	140	-	202	174	164	226	216	230	220	—	-
Temesvár-Gyárváros	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Temesvár-Jozsefváros	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	—	202
Topolovecz	146	136	152	142	154	144	—	206	178	168	230	220	234	224	—	—
Valkány	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192	-	188
Varjas	140	130	—	136	148	138	—		172	162	224	214	228	218	-	—
Versecz	132	122	138	128	140	130	202	192	164	154	216	206	220	210	216	206
Vojtek	146	136	152	142	154	144	—	206	178	168	230	220	234	224	—	-
Zsebely	142	132	148	138	150	140	—	202	174	164	226	216	230	220		—
Zsidovin	164	154	170	160	172	162	-	—	196	186	248	238	252	242	—	—
Zsombolya	128	118	134	124	136	126	-	188	160	150	212	202	216	206	—	
Stationen der Nagy-Kikinda – Nagy-Becskereker Local-Eisenbahn.																
Beodra	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186	192	182
Ellemér	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Karlova	112	102	118	108	120	110	182	172	144	134	196	186	200	190	196	186
Kuman	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Mellencze	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Nagy-Becskerek	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Török-Becse-Aracs	98	88	104	94	106	96	168	158	130	120	182	172	186	176	182	172
Stationen der Temesvár—Nagy-Szt. Miklóser Local-Eisenbahn.																
Biléd	152	142	158	148	160	150	222	212	184	174	236	226	240	230	236	226
Kis-Becskerek	146	136	152	142	154	144	216	206	178	168	230	220	234	224	230	220
Lovrin	142	132	148	138	150	140	212	202	174	164	226	216	230	220	226	216
Nagy-Ösz	136	126	142	132	144	134	206	196	168	158	220	210	224	214	220	210
Sándorháza	158	148	164	154	166	156	228	218	190	180	242	232	246	236	242	232
Uj-Bessenyö	142	132	148	138	150	140	212	202	174	164	226	216	230	220	226	216
Stationen der Torontaler Localbahnen.																
Antalfalva	122	112	128	118	130	120	192	182	154	144	206	196	210	200	206	196
Bethlentanya	140	130	146	136	148	138	210	200	172	162	224	214	228	218	224	214
Boka	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198	204	194
Czrepája	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	212	202
Écska-Zsigmondfalva	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186	192	182
Fény	112	102	118	108	120	110	182	172	144	134	196	186	200	190	196	186
Ferenczhalom	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194	200	190
Györgyháza	130	120	136	126	138	128	200	190	162	152	214	204	218	208	214	204
Kanak	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202	208	198
Lajosmajor	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188	194	184
Laudontanya	136	126	142	132	144	134	206	196	168	158	220	210	224	214	220	210
Lázarföld	108	98	114	104	116	106	178	168	140	130	192	182	196	186	192	182
Modos	112	102	118	108	120	110	182	172	144	134	196	186	200	190	196	186
Nagy-Becskerek-Bégapart	100	90	106	96	108	98	170	160	132	122	184	174	188	178	184	174
Nagy-Margitta	136	126	142	132	144	134	206	196	168	158	220	210	224	214	220	210
Ó-Lécz	126	116	132	122	134	124	196	186	158	148	210	200	214	204	210	200
Ozora	118	108	124	114	126	116	188	178	150	140	202	192	206	196	202	192
Pancsova	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198	204	194
Párdány	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192	198	188
Puszta-Kenderes	110	100	116	106	118	108	180	170	142	132	194	184	198	188	194	184
Sándorudvar	104	94	110	100	112	102	174	164	136	126	188	178	192	182	188	178
Szárcsa	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192	198	188
Széchényfalva-Ráros-Istvánvölgyi	128	118	134	124	136	126	198	188	160	150	212	202	216	206	212	202
Szecsány	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194	200	190
Szivattyutelep	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Temes-Paulis	138	128	144	134	146	136	208	198	170	160	222	212	226	216	222	212
Tomasovácz	114	104	120	110	122	112	184	174	146	136	198	188	202	192	198	188
Torontál-Almás	118	108	124	114	126	116	188	178	150	140	202	192	206	196	202	192
Torontál-Vásárhely	124	114	130	120	132	122	194	184	156	146	208	198	212	202	208	198
Torontál-Zichyfalva	134	124	140	130	142	132	204	194	166	156	218	208	222	212	218	208
Verseczrét	136	126	142	132	144	134	206	196	168	158	220	210	224	214	220	210
Stationen der Versecz-Kubiner Local-Eisenbahn.																
Alibunár	176	166	182	172	184	174	246	236	208	198	260	250	264	254	260	250
Bavaniste	152	142	158	148	160	150	222	212	184	174	236	226	240	230	236	226
Károlyfalva	179	169	185	175	187	177	249	239	211	201	263	253	267	257	263	253
Kubin-Dunapart	132	122	138	128	140	130	202	192	164	154	216	206	220	210	216	206
Mramorak-Deliblat	158	148	164	154	166	156	228	218	190	180	242	232	246	236	242	232
Temes-Kubin	147	137	153	143	155	145	217	207	179	169	231	221	235	225	231	221
Temes-Miklós	182	172	188	178	190	180	252	242	214	204	266	256	270	260	266	256
Torontál-Petrovoszello	171	161	177	167	179	169	241	231	203	193	255	245	259	249	255	245
Ulma	186	176	192	182	194	184	256	246	218	208	270	260	274	264	270	260
Vlajkovecz	—	179	195	185	197	187	259	249	221	211	273	263	277	267	273	263

Die in obenstehender Tabelle für die Stationen Bóka, Györgyháza, Kanak, Lajosmajor, Lázárföld, Ó-Lecz, Puszta-Kenderes, Szárcsa, Széchényfalva-Ráros-Istvánvölgy, Szecsány, Szivattyutelep und Verseczrét der Torontáler Localbahnen enthaltenen Frachtsätze gelangen ab 1. April 1897 um 1 Heller Steuerzuschlag erhöht zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
284	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen** angewendet	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife: Ungar. Eisenbahn-Verband-tarif, Theil II, Heft 1: Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege. Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1898 an die Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b, Budapest) vorzulegen sind	Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in untenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest dunaparti teher-pályaudvar oder Budapest Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von 8 Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 gewährt

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ föv. közrakt., „ Jozsefváros, „ Lipotváros, „ nyugoti p. u., „ Angyalföld		Budapest Südb. (loco), Ó-Buda-Filatorigát		Köbánya alsó p. u., „ felsö p. u., „ hizlalda		Vácz		Györ, Komárom		Pozsony, Pozsony flók-pályaudv.		Wien St.E.G., „ K.F.N.B., Marchegg, Floridsdorf, Simmering, Stadlau		Wien Lagerhaus, „ Pratergai	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern															
Martfü		94		100		.	.	102	136	126	.	164	.	178	.	182
Tisza-Földvár		94		100		.	112	102	136	126	174	164	.	178	.	182
Homok	.	94	.	100	.	.	112	102	136	126	174	164	188	178	192	182
Kun-Szt. Márton	104	94	110	100	.	100	112	102	136	126	174	164	188	178	192	182
Töke	104	94	110	100	110	100	112	102	136	126	174	164	188	178	192	182
Szentes	104	94	110	100	110	100	112	102	136	126	174	164	188	178	192	182

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
285	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen** angewendet	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif, Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung von mindestens **4000 Tonnen**	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege. Die sub b) angeführten Frachtsätze im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1898 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b. Budapest) vorzulegen sind	

I. Die von den Stationen Báttaszék, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Localsendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

II. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in vollen Wagenladungen von den in untenstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest-dunaparti teherpályaudvar oder Budapest-Józsefváros wird bei der Abgabe eine lagerzinsfreie Zeit von acht Tagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 gewährt.

Von	Nach: Budapest-d. p. t. p. u. / " -fővárosi közraktárak / " -Józsefváros		Budapest-Kelenföld		Budapest-Lipótváros / " -nyugoti p. u. / " -Angyalföld / " -S.B. loco / Köbánya-alsó p. u. / " -felső p. u. / " -hizlalda / Ó-Buda-Filatorigát		Vácz		Pozsony / Pozsony-főkpalyaudvar		Györ, Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B. / Marchegg / Simmering / Floridsdorf / Stadlau		Wien-Lagerhaus / Wien-Praterquai	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern																	
Báttaszék	98	88	96	86	104	94	106	96	168	158	122	112	174	164	178	[illegible]
Czecze	72	62	—	—	78	68	80	70	142	132	94	84	146	136	150	140
Hidas-Bonyhád	98	88	96	86	104	94	106	96	168	158	122	112	174	164	178	168
Hidja-Apáti	64	54	62	52	70	60	72	62	134	124	88	78	140	130	144	134
Kölesd-Tengelicz	64	54	62	52	70	60	72	62	134	124	88	78	140	130	144	134
Nagy-Dorog	64	54	62	52	70	60	72	62	134	124	88	78	140	130	144	134
Szegzárd	68	58	66	56	74	64	76	66	138	128	92	82	144	134	148	[illegible]
Tolna-Mözs und Fáczánkert	66	56	64	54	72	62	74	64	136	126	90	80	142	132	146	136
Vajta	72	62	—	60	78	68	80	70	142	132	92	82	144	134	148	138

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
286	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Györ loco	Wien (St.E.G.) loco	**Verfrachtung von mindestens 3000 Tonnen** bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893	72 Heller	64 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest vorzulegen sind	
287	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Györ loco	Wien (St.E.G.) transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 aufgenommenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien, bezw. Hegyeshalom-Pozsony instradirt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil III, Heft 1, giltig vom 1. November 1892	Verschieden	Verschieden	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest vorzulegen sind	
288	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 14. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide und Mehl.

Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen sub Post-Nr. 282, 283, 284 und 285 für die Stationen Budapest, Györ, Wien, Marchegg und Stadlau, ferner die für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlproducten sub Post-Nr. 286 für Wien St.E.G. publicirten ermässigten Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 auch im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. d. L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a. d. L. - Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben.

Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C III b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Diese mit directen Frachtbriefen nach den definitiven Bestimmungsstationen aufgegebenen Sendungen werden in die bedungenen Minimalquantitäten obcitirter Publicationen eingerechnet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
289	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Csalloköz-Abony	a) Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf, Simmering und Schwechat-Kledering b) Wien Lagerhaus und Wien Praterquai	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif „Theil II, Heft 3" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Heller a) 96 b) 100	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Csalloköz-Csütörtök						a) 77 b) 81				
				Duna-Szerdahely						a) 98 b) 102				
				Nagy-Légh						a) 88 b) 92				
				Paka						a) 84 b) 88				
				Patony						a) 92 b) 96				
				Püspöki						a) 71 b) 75				
				Somorja-Uszor						a) 81 b) 85				
				Csalloköz-Abony		Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Die oben publicirten Kartirungs-Frachtsätze	Heller a) 96 b) 100	Heller a) 88 b) 92	Heller a) und b) 8	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Direction der königl. Ungar. Staatsbahnen (Abtheilung C III b) spätestens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Der Nachlass wird zu Lasten der Strecke von der Aufgabsstation bis Marchegg liquidirt
				Csalloköz-Csütörtök					a) 77 b) 81	a) 69 b) 73	8			
				Duna-Szerdahely					a) 98 b) 102	a) 90 b) 94	8			
				Nagy-Légh					a) 88 b) 92	a) 80 b) 84	8			
				Paka					a) 84 b) 88	a) 76 b) 80	8			
				Patony					a) 92 b) 96	a) 84 b) 88	8			
				Püspöki					a) 71 b) 75	a) 63 b) 67	8			
				Somorja-Uszor					a) 81 b) 85	a) 73 b) 77	8			
				Csalloköz-Abony	Wien St.E.G. transit (für Sendungen nach Vorarlberg, Bayern, Süddeutschland und der Schweiz)		Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif „Theil II, Heft 3" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze		10 Heller			
				Csalloköz-Csütörtök										
				Duna-Szerdahely										
				Nagy-Légh										
				Paka										
				Patony										
				Püspöki										
				Somorja-Uszor										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
290	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Arad Baja Brassó Budapest*) Czegled Debreczen Derestye-Hétfalu Eperjes Kassa Kolozsvár Lugos Maros-Vásárhely Mezöhegyes Miskolcz gömöri p. u. Nagyvárad Ötvenes Szeged Szeged-Rókus Szöreg Temesvár-Gyárváros Temesvár-Józsefváros Uj-Arad Versecz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für a) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 3	Verschieden	Heller ad a) / ad b) 250 / 222 238 / 214 404 / 324 112 / 98 154 / 138 238 / 214 406 / 326 — / 258 260 / 228 312 / 262 298 / 254 350 / 286 274 / 250 218 / 198 246 / 220 268 / 240 218 / 198 224 / 204 224 / 204 272 / 238 272 / 238 256 / 226 302 / 256	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze für Budapest gelten von den Stationen Budapest-dunaparti teherpályaudvár, Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvár, Budapest-Kelenföld, Budapest-déli vasut und Ó-Buda-filatorigát
291	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes I	Sashalom	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufrechthaltung der auf diese Güter bezüglichen Tarifbestimmungen und der bezüglich Sashalom festgesetzten speciellen Bedingungen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	138 Heller		Im Kartirungswege		
292	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Orsova Verciorova Topletz	Budapest- { Angyalföld dunaparti teher p. u. fövarosi közraktárak Józsefváros Lipótváros nyugoti pályaudvar déli vasut Ó-Buda-filatorigát	**Auflieferung eines Minimalquantums von 700 Tonnen.** Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif der kgl. Ungar. Staatsbahnen, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	Heller 136 136 124	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C, III, b) vorzulegen sind	
				Orsova Verciorova Topletz	Wien (St.E.B. oder K.F.N.B.)					196 196 184				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
293	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Geflügel, lebendes und todtes; frisches Obst; frisches Gemüse und Grünzeug; Wildpret und Butter als Eilgut	den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897 enthaltenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (bei Sendungen von Anschlussbahnen auch im Transit von der betreffenden Anschlussstation der königl. ungar. Staatseisenbahnen), mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (incl.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapas, Galanta—Nagyszombat, Galgócz-Lipótvár—Szered, Tótmegyer—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva und Garam-Berzencze incl. — Ruttka	Wien Staatsbahnhof, Wien Nordbahnhof, Stadlau, Marchegg transit, Bruck a. d. L. transit	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 3, bezw. Localtarif der königl. ungar. Staatseisenbahnen	Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze der Frachtenclasse II	Verschieden	Bei Sendungen, welche nach Wien oder Stadlau bestimmt sind oder in Folge Vorschreibung der Partei in Wien, Stadlau, bezw. in Marchegg oder Bruck a. d. L. zur Umkartirung gelangen, im Kartirungswege. Bei den von ungarischen Anschlussbahnen stammenden, ferner bei directe abgefertigten Sendungen in solchen Relationen, in welchen die Instradirung im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften ganz oder theilweise via Wien, Marchegg oder Bruck a. d. L. erfolgt, im Rückvergütungswege	Die im Rückvergütungswege anzuwendende Frachtermässigung auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmsbescheinungen (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate), welche spätestens bis Ende April 1898 bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (C III b) vorzulegen sind	Diese Frachtbegünstigung wird auf lebendes Geflügel, sowie auf Wildpret auch bei Aufgabe als Frachtgut angewendet
				den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893 enthaltenen Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (inclus.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapass, Galanta—Nagyszombat, Galgócz-Lipótvár—Szered, Tótmegyer—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva	den im Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893 enthaltenen österr. Stationen			Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893		Verschieden	Die Differenz zwischen den von den betreffenden Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen nach Stadlau bestehenden directen Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und für Güter der Frachtenclasse II	Im Rückvergütungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
										Heller				
294	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiesabbrände	Budapest-Ferenczváros	Trzynietz	Bei Frachtzahlung nach dem tactischen Gewichte, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen sind in leer zurückgehenden Kohlenwagen zu befördern. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei zu bewerkstelligen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband	121·0	80·0	41·0	Im Kartirungswege		Bei Verladung in anderen Wagen als in leer retourgehenden Kohlenwagen gelangen nicht die hier publicirten, sondern die tarifmässigen Frachtsätze zur Einhebung
					Dombrau				129·0	86·0	43·0			
					Oderberg				133·0	90·0	43·0			
					Mähr.-Ostrau				138·0	94·6	43·4			
295	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Csány	Den im Tarife Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Linien der Böhm. Nordbahn Bakow—Rumburg, Böhm.-Leipa—Bodenbach, Bensen—Tannenberg, Kreibitz-Teichstatt—Warnsdorf und Röhrsdorf—Zwickau, ferner nach Stationen der Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süddnorddeutschen Verbindungsbahn Josefstadt-Jaroměř—Seidenberg, Eisenbrod—Tannwald, Altpaka—Trautenau und Reichenberg—Gablonz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil III, Heft 1	Verschieden	Die im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarife, Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892 für Kassa enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um 30 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautende Duplicate-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (C III b) vorzulegen sind	
296	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Reis, geschält, Reiskleie, Reismehl, Reispulver, Reisschalen, Reisabfälle und Bruchreis	Budapest dunaparti t. p. u. „ Lipótváros „ nyugoti p. u. „ Angyalföld	Den im Tariftheil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes auf Seite 34—46 und 78—84 enthaltenen österreichischen Stationen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungsstation lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tariftheil II, Heft 1, giltig vom 1. November 1893	Verschieden	Verschieden	26 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lauten müssen. Dieselben sind spätestens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (C III b) vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
297	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blauöl, Grünöl, Maschinenöl und Erdöl, sowie Benzin aus Petroleum oder Naphtha in Fässern oder Cisternenwagen	O r s o v a	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3	Verschieden	210 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Stadlau oder Floridsdorf					208 Heller				
298	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I“ in die Classe A, resp. B eingereiht sind	Siehe Tabelle			Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif „Theil II, Heft 3“ des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Nach							
Wien St.E.G. oder K.F.N.B.				Stadlau, Floridsdorf			
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I“ in die Classe							
A			B	A			B
eingereiht sind.							
Bei Aufgabe							
in beliebigen Mengen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens			in beliebigen Mengen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens		
	5000	10.000	10.000		5000	10.000	10.000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen				Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen		
Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Hellern							
Von Anina *)							
360	326	207	202	360	322	203	199
Von Német-Bogsán							
328	296	185	180	328	292	181	177

*) In den Frachtsätzen für Anina ist die im Localtarife (Theil II) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
299	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Tarifes, Theil I, in die Classe A, resp. B eingereiht sind	Alkenyér	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe a) in beliebigen Quantitäten; b) in Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht; c) " " " " 10.000 " " " " " " " " "	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Verschieden	Heller a) 362 b) 326 c) 202	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen in completen Wagenladungen, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Bei Aufgabe derartiger Artikel von mehr als 6·3 m Länge sind die in den gemeinsamen Bestimmungen (Tarif-Theil I) enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen massgebend
				Kalán-Zeykfalva						a) 356 b) 320 c) 198				
				Karánsebes						a) 350 b) 316 c) 194				
				Lissava						a) 362 b) 326 c) 202				
				Lónyabanya						a) 236 b) 212 c) 134				
				Oravicza						a) 360 b) 324 c) 200				
				Ózd *)						a) 260 b) 234 c) 150				
				Pelsöcz						a) 264 b) 238 c) 148				
				Salgó-Tarján						a) 204 b) 184 c) 118				
				Tornalja						a) 254 b) 228 c) 144				
				Vajda-Hunyad						a) 356 b) 320 c) 198				
				Zólyom						a) 244 b) 220 c) 132				
				Zólyom-Brézó *)						a) 284 b) 256 c) 152				

*) In den Frachtsätzen für Ózd und Zólyom-Brézó ist die im Localtarife (Theil II) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
300	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, roh, der Pos. E–8 der Güterclassification in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarife, Theil I	Német-Bogsán	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	Heller 190	177·2	12·8	Im Kartirungswege		In dem Frachtsatze für Anina ist die im Localtarife (Theil II) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten
				Anina					212	199·2	12·8			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller ad a)	ad b)	ad c)			
301	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	a) Budapest-Józsefváros b) Budapest nyugoti pálya udvar c) Wien Staatsbahnhof oder Wien Nordbahnhof	Almás-Füzitö	**Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen. Hievon müssen mindestens 500 Tonnen von Budapest nach ungarischen Stationen oder vice versa und mindestens 150 Tonnen von Budapest nach Wien verfrachtet werden.** Für die gewöhnlichen Eilgüter von Wien nach Budapest ist die Fracht mindestens für 2300 kg pro Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Im Uebrigen sind die für gewöhnliche Eilgüter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Theil II: Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3: Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	236	—	—	Im Rückvergütungswege	[illegible]glich der Sendungen von Budapest, sowie von und nach Wien auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufnahmescheine, bezüglich der Sendungen nach Budapest auf den [illegible] als Aufgeber lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1898 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C, III, b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die im [illegible]kehre zwischen Wien Staatsbahnhof und Wien Nordbahnhof einerseits und den Stationen Eszék und Pécs andererseits gewährten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit Wien S[illegible]bahn[illegible] angewendet. Das Auf- und Abladen der Sendungen von Wien nach Budapest hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen, und haftet die Eisenbahn bei diesen Sendungen weder für die [illegible] Folge ungen[illegible]gender Verpackung der einzelnen Colli hervorgerufenen Beschädigungen noch für den Abgang von Colli bei unverletztem Verschlusse des Wagens. Als Sicherstellung für die [illegible]füllung der Verpflichtungen ist eine Caution von 50 000 (fünfzigtausend) Kronen zu erlegen, wogegen die Partei für den Fall, als die Auflieferung des pro rata temporis entfallenden Theiles [illegible]sbedungenen Minimalquantums nachgewiesen wird, die vierteljährige Liquidation in Anspruch nehmen und die Sendungen in Wien auch nach Schluss der amtlichen Aufnahmezeit zu einer [illegible]it [illegible]er Bahn[illegible]stalt zu vereinbarenden Zeit aufgeben kann. Die nach über Budapest gelegenen ungarischen Stationen in Wien aufzugebenden Sendungen hat die Partei auf die durch [illegible]e[illegible]ahn bestimmte Weise nach Routen getheilt zu verladen. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen durch die Partei nicht erfüllt werden
					Arad				450	450	810			
					Baja				414	—	774			
					Beregszász				510	—	870			
					Beskid Landesgrenze				721	—	—			
					Brassó				844	844	1204			
					Budapest Józsefváros				—	—	360			
					Budapest ny. p. u.				—	—	360			
					Csaba				400	400	760			
					Czegléd				172	172	532			
					Debreczen				414	414	774			
					Déva				522	522	882			
					Eger				318	—	678			
					Eperjes				—	—	970			
					Eszék				450	—	810			
					Ersekujvár				276	276	—			
					Fehértemplom				522	522	882			
					Félegyháza				276	276	636			
					Fiume				742	—	—			
					Fogaras				942	942	1302			
					Garam-Berzencze				414	—	774			
					Gyöngyös				236	—	596			
					Györ				340	—	—			
					Gyula-Fehérvár				584	584	944			
					Hódmezö-Vásárhely				400	400	760			
					Ipolyság				—	297	—			
					Jászberény				214	—	574			
					Kalocsa				298	—	658			
					Kaposvár				400	—	—			
					Karánsebes				522	522	882			
					Kassa				450	—	810			
					Károlyváros				554	—	—			
					Kecskemét				236	236	596			
					Kézdi-Vásárhely				1056	1056	1416			
					Kis Várda				462	462	822			
					Kolozsvár				522	522	882			
					Komárom-Ujszöny				258	—	360			
					Körösmezö Landesgrenze				832	832	—			
					Léva				298	298	—			
					Losoncz				360	—	720			
					Lugos				522	522	882			
					Mármaros-Sziget				562	562	922			
					Maros-Vásárhely				646	646	1006			
					Medgyes				666	666	1026			
					Mezö-Tur				300	300	680			
					Miskolcz gömöri p. u.				400	-	760			
					Munkács				510		870			
					Nagy-Bánya				700	700	1060			
					Nagy-Becskerek				702	702	1062			
					Nagy-Enyed				604	604	964			
					Nagy-Károly				450	450	810			
					Nagy-Kikinda				442	442	802			
					Nagy-Körös				194	194	554			
					Nagy-Szeben				708	708	1068			
					Nagy-Szombat				400	400	--			
					Nagy-Várad				442	442	802			
					Nyiregyháza				450	450	810			
					Nyitra				380	380	—			
					Oravicza				552	552	912			
					Orosháza				428	428	788			
					Pancsova				954	954	1314			
					Pápa				400	—	—			
					Párkány Nána				194	194	360			
					Pécs				442	--	802			
					Pozsony				414	414	—			
					Puszta Tenyö				256	256	616			
					Salgó-Tarján				276		636			
					Sátoralja-Ujhely				450	—	810			
					Segesvár				708	708	1068			
					Szabadka				380	—	740			
					Szászregen				746	746	1106			
					Szászváros				542	542	902			
					Szatmar				474	474	834			
					Szeged				400	400	760			
					Szegzárd				362	—	722			
					Szentes				433	433	793			
					Szolnok sz. p. u.				214	214	574			
					Szombathely				450	--	—			
					Temesvár gyárváros				450	450	810			
					Temesvár-Józsefváros				450	450	810			
					Torda				574	574	934			
					Ujvidék				450	—	810			
					Ungvár				486	—	846			
					Vág-Ujhely				—	427	—			
					Versecz				522	522	882			
					Vidrány Landesgrenze				665	[illegible]	[illegible]			
					Vukovár				450	[illegible]	810			
					Zágráb m. á. v.				522	[illegible]	[illegible]			
					Zimony				498	[illegible]	858			
					Zombor				414	-	774			
					Zwardon				—	651				
					oder vice versa									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
302	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus	Bisenz-Pisek transit, Rohatetz	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 3·6 Hellern wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Directe Frachtsätze Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Verschieden	3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Die Sendungen nach Bisenz-Pisek transit und Rohatetz können cumulirt werden	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz										
				Dubnicz										
				Felsö-Szrnye										
				Illava										
				Melsicz										
				Nagy-Bicse-Predmer										
				Nemsova										
				Puchó-Kocskócz										
				Tepla-Trencsén-Teplitz										
				Trencsén-Isztebnik										
				Vág-Besztercze										
				Vág-Ujhely										
303	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus	Ungar.-Ostrau	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 2·6 Hellern wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Directe Frachtsätze Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	Heller 41	Heller 38·4	2·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					49	46·4				
				Dubnicz					35	32·4				
				Felsö-Szrnye					35	32·4				
				Illava					37	34·4				
				Melsicz					41	38·4				
				Nagy-Bicse-Predmer					53	50·4				
				Nemsova					35	32·4				
				Puchó-Kocskócz					45	42·4				
				Tepla-Trencsén-Teplitz					35	32·4				
				Trencsén-Isztebnik					37	34·4				
				Vág-Besztercze					49	46·4				
				Vág-Ujhely					45	42·4				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
304	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus	Ungar.-Hradisch transit	Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen. Die nebenstehende Refactie von 3·6 Hellern wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Directe Frachtsätze „Theil II, Heft 2" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	45	41·4	3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					53	49·4				
				Dubnicz					39	35·4				
				Felsö-Szrnye					39	35·4				
				Illava					41	37·4				
				Melsicz					45	41·4				
				Nagy-Bicse-Predmér					57	53·4				
				Nemsova					39	35·4				
				Puchó-Kocskócz					49	45·4				
				Tepla-Trencsén-Teplitz					39	35·4				
				Trencsén-Isztebnik					41	37·4				
				Vág-Besztercze					53	49·4				
				Vág-Ujhely					49	45·4				
									Heller					
305	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen. Die nebenstehende Refactie von 3·6 Hellern wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Directe Frachtsätze „Theil II, Heft 2" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	45	41·4	3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					53	49·4				
				Dubnicz					39	35·4				
				Felsö-Szrnye					39	35·4				
				Illava					41	37·4				
				Melsicz					45	41·4				
				Nagy-Bicse-Predmér					57	53·4				
				Nemsova					39	35·4				
				Puchó-Kocskócz					49	45·4				
				Tepla-Trencsén-Teplitz					39	35·4				
				Trencsén-Isztebnik					41	37·4				
				Vág-Besztercze					53	49·4				
				Vág-Ujhely					49	45·4				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
306	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Fassholz	Banjaluka Vorstadt	Wien Matzleinsdorf	**Verfrachtung von mindestens 3000 Tonnen.** Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehr, bezw. Localtarife	268	326	42	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1898 bei der Aufgabsbahn einzureichen sind	
				Raminci					Besteht kein directer Frachtsatz	220				
307	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf und Stadlau oder vice versa	Bosna-Brod (loco und transit) Brod und Brčka	**Auflieferung von 500 Tonnen.** Bei Aufgabe von mindestens 5000, resp. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Directer Tarif für den Oesterr.-Ungarischen-Bosnischen Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1	Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. V	Verschieden	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufnahmsscheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate), welche bei der Direction der Aufgabsbahn längstens bis Ende März 1898 einzureichen sind	

Diese Frachtbegünstigung findet auf Transporte von **gedörrtem Obst und Pflaumenmus keine Anwendung**, und werden derlei Sendungen auch in das Minimalquantum **nicht** eingerechnet. Für Sendungen, bezüglich welcher ermässigte Kartirungssätze oder Ausnahmetarife oder noch weitergehendere Begünstigungen Anwendung finden, wird diese Refactie nicht liquidirt. In solchen Fällen, in welchen bei Anwendung von Ausnahmetarifen, bezw. Kartirungs-Frachtsätzen, oder bei Abfertigung der Sendungen von Bahn zu Bahn sich höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze unter Berücksichtigung dieses Nachlasses resultiren, wird die sich eventuell ergebende Differenz liquidirt. In solchen Fällen sind nebst den Original-Aufnahmsscheinen auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
308	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Explosive Güter bei Aufgabe als Frachtgut	Pozsony (via Marchegg-Wien [S.B.])	Atzgersdorf-Mauer Baden Cilli Feistritz Gloggnitz Kühnsdorf Leoben Liesing Loitsch Markt Tüffer Mitterdorf Mödling Mürzzuschlag Payerbach-Reichenau Peggau Pöltschach Prevali Rakek St. Egyden Wr.-Neustadt Wildon	Aufrechthaltung der für den Transport von explosiven Gütern bestehenden Tarifbestimmungen. Die Frachtberechnung erfolgt in der Weise, dass für Sendungen unter 30 kg das Gewicht von 60 kg zu Grunde gelegt wird, und bei Sendungen über 30 kg für das doppelte im Producte aufgerundete Gewicht der Sendung die nebenstehenden Frachtsätze zur Anwendung gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr. Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, resp. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 132 152 548 476 212 576 344 140 704 560 296 140 284 224 368 512 560 716 188 176 416		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
309	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, roh, laut Waarenclassification „E“-Pos. 8	Klein-Schwechat (via Götzendorf — Bruck a/L. und via Schwechat-Kledering—Bruck a/L.)	Diósgyör-vasgyár	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	102 Heller		Im Kartirungswege		
310	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Budapest (-deli vasut) loco Ó-Buda-Filatorigát	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	153·6 Heller	124 Heller	29·6 Heller	Im Kartirungswege		
					Budapest (-dunaparti p. u., -Józsefváros, Lipótváros, -nyugoti p. u.) Kőbánya (alsó und felső p. u.)				143·6 Heller	114 Heller	29·6 Heller			
311	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Austerlitz Butschowitz Kanitz-Eibenschitz Kralup (St.E.G.) Littau Lužec Schlappanitz Tischnowitz Welwarn	Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarif bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Kreuzer 97 101 97 30 88 30 92 100 39	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende April 1898	
				Swoleňowes (St.E.G.)	Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					30				
312	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Mähr.-Trübau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarif bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife	45 kr.	40 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	
				via B.-Trübau—Triebitz										
313	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle	Wien (St.E.G.) transit	Erdberger Gaswerke	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	5 Kreuzer		Im Kartirungswege		

Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. In den bezüglichen Frachtbriefen hat das Erdberger Gaswerk als Empfänger zu erscheinen. Dieser Frachtsatz findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen, nach dem Erdberger Gaswerke via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden und auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 k.	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
314	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer und Dachziegel	Ladendorf	Wien St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	16·5 kr.	10·0 kr.	6·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
315	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Güter des Specialtarifes 3	Gyulafehervár oder vice versa	Lanzendorf-Rannersdorf	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	160 Heller		Im Kartirungswege		
316	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	Střebichovic-Vinařic	Kralup St.E.G. Swoleňoves St.E.G. (L.B.) Nauměřic Volovic Minkovic Welwarn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	kr. 13·4 7·0 12·2 12·2 12·2 15·4	kr. 7·6 5·2 5·9 6·5 7·0 8·7	kr. 5·8 1·8 6·3 5·7 5·2 6·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
317	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Siehe nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	nach	Eisenbahn-Fahrzeuge, Tender u. Schneepflüge, Locomotiven, bezw. Tender-Locomotiven	Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungen, Eisen und Stahl der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification, Kippen, Reitelketten, Einrichtungsgegenstände für Militärmannschafts- und Pferdewagen			Inventargegenstände und Betriebsmaterialien der Classen I und II	Holz des Specialtarifes 2, Stangen-, Lang-, Schnitt- und Gerüsthölzer, ferner Eisenbahnschwellen, hölzerne
		Frachtzahlung für das Effectivgewicht	Aufgabe in beliebigen Mengen	pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens		Aufgabe in beliebigen Mengen	pro Frachtbrief und Wagen: Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens
oder vice versa				5000 kg	10.000 kg		10.000 kg
		Kreuzer pro 100 Kilogramm					
Hohenstadt	Zwittau	18·2	23·0	19·1	18·2	23·0	15·8
Okřisko	Zwittau	45·0	66·2	56·0	45·0	66·2	36·0
Prag St.E.G.	Zwittau	44·0	69·4	51·1	44·0	69·4	33·5
Triebitz	Zwittau	9·5	13·2	10·0	9·5	13·2	8·1
Wien St.E.G.	Zwittau	51·2	88·6	63·8	51·2	88·6	42·6
Prag (St.E.G. Hrab. transit)	Zwittau	45·0	70·6	52·1	45·0	70·6	34·5
Hohenstadt	Olmütz	15·1	22·0	15·7	15·1	22·0	12·9
Hohenstadt	Okřisko	54·8	84·0	58·1	54·8	84·0	43·0
Hohenstadt	Znaim	54·8	85·9	61·2	54·8	85·9	43·0
Grussbach-Schönau	Znaim	10·3	14·4	10·8	10·3	14·4	8·7

Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sein, und müssen auf den bezüglichen Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger Dienststellen dieser Verwaltung angeführt erscheinen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									kr.	kr.	kr.			
318	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Güter der Classe I	Friedek-Mistek bezw. vice versa	Roznau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	47·2	32·3	14·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Güter der Classe II						40·5	30	10·5			
			Güter der Classe A						33·4	27	6·4			
319	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Packpapier und Pappendeckel bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Bielitz transito (für Sendungen von Wadowice)	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen in der Strecke Wadowice—Bielitz per Bahn und zu den bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	0·41 kr. pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma als Versenderin von Bielitz auf den Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Packpapier- und Pappendeckelsendungen zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigung nicht bonificationsfähig sind
320	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schleifholz aus Pos. 11—20, 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Ustron	Friedek-Mistek transito (für Sendungen nach Rattimau)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an die Cellulosefabrik in Rattimau adressirt sein und von derselben bezogen werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	[illegible]·5 kr.	15·6 kr.	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht bereits zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
321	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Packpapier laut Pos. P. 1 und Pappendeckel laut Pos. P. 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1897	Troppau K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5,000 kg per Frachtbrief und Wagen, b) 10.000 „ „ „ „ „ Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	kr. a) b) 98·8	kr. a) 86·0 b) 78·0	kr. a) 12·8 b) 20·8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Wien Nordbahnhof				99·4	87·0 79·0	12·4 20·4			
322	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkweiss	Szczakowa	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** a) Aufgabe in beliebigen Quantitäten, b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien. Ad a) und b) Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	kr. a) 180·8 b) –	kr. a) 130 b) –	kr. a) 50·8 b) –	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Wien Nordbahnhof				181·4 181·4	134 132	47·4 49·4			
323	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		[illegible]	[illegible]	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg).** a) Aufgabe in beliebigen Quantitäten, b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien. Ad a) und b) Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	kr. a) 136·6 b) –	kr. a) 102 b)	kr. a) 34·6 b)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Wien Nordbahnhof				137·6 137·6	106 104	31·6 33·6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
324	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit-(Kloben-) und Knüppel-(Prügel-)Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang, dann Schleifholz bis zu 6·3 m lang	Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen von Csacza, Kisutcza-Ujhely, Ruttka, Skalite und Zsolna)	Friedek-Mistek transito (für Sendungen nach Rattimau)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an die Cellulose-Fabrik in Rattimau adressirt sein und von derselben bezogen werden	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	8·9 kr.	6·9 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
325	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Getreide	Reichenberg	Friedland i. B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen von ungarischen Stationen in Reichenberg anlangen und daselbst innerhalb vier Wochen nach Friedland i. B. oder Raspenau-Liebwerda zur Neuaufgabe gebracht werden. Das Ab- und Aufladen der Transporte in Reichenberg hat in der hiefür vorgeschriebenen Zeit auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	18·8	12·4	6·4	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Reichenberg, sowie der auf dieselbe Firma als Aufgeber lautenden correspondirenden Duplicat-Frachtbriefe über die Weitersendung von Reichenberg nach Friedland i. B. oder Raspenau-Liebwerda bis längstens Ende Februar 1898	Die sonstigen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. ist im Frachtsatze bereits inbegriffen
					Raspenau-Liebwerda				16·4	12·4	4·0			
326	Oesterreichischen Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Pflastersteine der Classe C	Einsiedl	Sedletz-Kuttenberg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif	42·2 kr.	32 kr.	10·2 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Pflasterung in Kuttenberg bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das [illegible] in Kuttenberg als Aufgeber und [illegible] Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
327	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Glückhilfgrube N.M. Friedenshoffnunggrube N.M. Friedenshoffnunggrube B.F.	Leoben k.k.St.B. und S.B. loco und transito	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Niederschles. Kohlen- und Coakstarif nach den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. vom 1. November 1892	Kreuzer ö. W. Noten 98·3 98·3 99·0	80·2 80·2 80	18·1 18·1 18·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1898	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die officiellen Frachtsätze erhöhen sollten, erhöhen sich im gleichen Ausmasse die zugestandenen Nettosätze
328	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle, b) Petroleum-Naphtha und Benzin, aus Petroleum destillirt	Pardubitz	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. a) 142 b) 142 a) 135 b) 135 a) 189 b) 189	Pfge. 41*) 45*) 36*) 40*) 88 92	Pfge. 101 97 99 95 101 97	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfge. für 100 kg
329	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, excl. Traubenzucker, Glykose, Stärkezucker und Bleizucker	Prag (k.k.St.B.), Prag-Bubna (B.E.B.), Smichow (B.E.B.), Smichow (k.k.St.B.)	Landeck	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif, bezw. Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandstarif, Theil II	118 kr. ö. W.	92 kr. ö. W.	26 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes vorzulegen sind, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass der Zucker via Martinsbruck bei Landeck thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
330	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Getreide aus Pos. G—13, Mehl und Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Malz, Hopfen, Bier und Maschinentheile	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór	Frachtgutmässige Aufgabe. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	16	8	8	Im Kartirungswege		
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler				12	4	8			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler				9	4	5			
				oder umgekehrt										
331			Baumaterialien a) der Classe C b) des Special-Tarifes 2 c) des Special-Tarifes 3	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór				a) 16 b) 10 c) 16	8 8 8	8 2 8			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler				a) 12 b) 8 c) 12	4 4 4	8 4 8			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler				a) 9 b) 6 c) 9	4 4 4	5 2 5			
				oder umgekehrt										
332			Mehl und Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór	Für Sendungen unter 5000 kg bei frachtgutmässiger Aufgabe. Die Aufnahme dieser Sendungen erfolgt nur an solchen Tagen, an welchen in der Strecke Kolomea—Szeparowce-Kniazdwór Erfordernisszüge verkehren, falls die betreffenden Sendungen im Manipulationswagen untergebracht werden können			16	8	8			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler				12	4	8			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler				9	4	5			
				oder umgekehrt										
333			Malz, Bier und Maschinentheile	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór				18	8	10			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler				14	4	10			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler				10	4	6			
				oder umgekehrt										
334			Hopfen	Kolomea Bahnhof	Szeparowce-Kniazdwór				28	8	20			
				Kolomea Bahnhof	Diatkowce-Brettler				20	4	16			
				oder umgekehrt										
				Szeparowce-Kniazdwór	Diatkowce-Brettler				14	4	10			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
335	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Gefettete Wolle	Pernitz-Muckendorf	Standing	Einhaltung der für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif und Niederösterr., bezw. Niederösterr. - Böhm. Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896	Besteht kein directer Frachtsatz	329 Heller		Im Kartirungswege		
336	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische	Sämmtlichen Aufgabsstationen des oberschlesischen Kohlenrevieres	Gross-Opatowitz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch - Mährisch - Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. November 1896	Verschieden	Verschieden	7·2 Heller	Im Kartirungswege		
337	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohe und gefärbte Baumwolle	Werdau (Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen)	Rossbach (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Localbahn Asch-Rossbach)	a) Bei Auflieferung von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum; b) Bei Auflieferung von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Sächsisch - Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Sätze	a) 98 Pfennig b) 89 Pfennig		Im Kartirungswege		
338	Böhmischen Nordbahn		Mauer- und Dachziegel	Zwickau i. B.	Böhm.-Leipa	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif	12·2 kr.	11·7 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
6	Nr. 149 vom 29. December 1896	2690	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. II der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Strascha	Sagrado	In der Rubrik 10 ist der Frachtsatz von 12·5 Heller auf 125 Heller zu berichtigen	

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazine zu **Neu-Sandec** angesammelte **Altmaterialien** im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	5.000
Altes Plattenblech über 4 mm Stärke, auch Kesselbleche	20.000
Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	30.000
Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken (auch Herzstücke)	10.000
Altes Gusseisen, verbrannt	5.000
Altes Pauscheisen, unverbrannt	5.000
Alte Siederohre, schmiedeiserne	15.000
Altes Pauscheisen, verbrannt	1.500
Alte Radsterne mit schmiedeiserner Nabe	4.324
Schmiedeiserne und Stahldrehspäne, im Freien gelagert	50.000
Alter Stahl in grösseren Stücken (Achsen, darunter 2409 kg Herzstücke und 187 kg Leitstangen)	10.000
Alter Blattfederstahl in gebrochenen Stücken	1.000
Alte Stahltyres mit Nieten	30.000
Gewöhnliches Bruchkupfer	1.200
Plattenkupfer (Feuerbox)	8.150
Gewöhnliches Bruchmessing	100
Kupferspäne	1.500
Metallspäne von Rothguss	1.200
Altes Bruchzink (Zinkblech und Zinkblechabfälle)	500
Kautschukwaarenabfälle mit Einlage	1.200
Lederwaarenabfälle (alte Riemen)	100
Bruchglas, unsortirt	2.000
Maculaturpapier, unsortirt	1.500
Oelfässer . . . Stück	200
Packfässer . . . „	140
Petroleumfässer . . . „	250
Alte Tuchdienstkleider (worunter 73·2 kg Tuch-, 78 kg Pelz- und 68 kg Lodenkleider)	219·2

Die diesbezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind, gesiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien" versehen, bis zum **1. Februar l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau einzureichen.

Um 1 Uhr erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist, jedoch getrennt, ein Vadium in der Höhe von fünf Percent der ganzen Kaufsumme bei der Casse der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar in Baarem oder in Wertheffecten, letztere 10 Percent unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen. Die erstandenen Altmaterialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme seines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Casse baar bezahlt werden, und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben. Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem spätere, wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachte Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, deren Text nicht mit dem Wortlaute des aufgelegten Formulares übereinstimmt, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 4. Jänner 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Bau-Ausschreibung.

Auf den für die Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Linien der Wiener Stadtbahn ist in den Stationen **Heiligenstadt, Hütteldorf - Hacking** und **Hauptzollamt** die Herstellung der Pflasterungsarbeiten für die Perrons und Personentunnels, weiters sind die Wandverkleidungen aus Steinzeug-(Feinklinker-) Platten für die letzteren im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt gegen Nachmass.

Der Vollendungstermin ist für sämmtliche Arbeiten mit 31. October 1897 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die besonderen Bedingnisse für die Ausführung von Pflasterungs- und Wandverkleidungsarbeiten und der summarische Kostenanschlag sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Mariahilferstrasse 126), sowie bei den k. k. Bauleitungen der Wiener Stadtbahn, und zwar bei der Section Gürtellinie (XV. Neubaugürtel 34) und bei der Section Donaucanal- und Wienthallinie (IX. Waisenhausgasse 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **26. Jänner 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn einzureichen. Der Bauwerber hat bis zum 9. Februar 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des vorgeschriebenen Vadiums erfolgte, ferner solche Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Vergebungsgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Jänner 1897.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

Niederösterreichischer Landesausschuss.

Offert-Ausschreibung

in Betreff der Lieferung:

1. der Flussstahlschienen,
2. der Schienenbefestigungsmittel und
3. der Weichen

für die schmalspurige Localbahn **St. Pölten-Kirchberg.**

Die Offertbehelfe, und zwar:
die Zusammenstellungen des Bedarfes,
die Typenblätter für Oberbau und
die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie
die Offertbestimmungen

liegen beim **niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte in Wien, I. Herrengasse 13,** zur Einsicht auf.

Die Offerte können auf alle oder auch nur auf einzelne Materialien lauten.

Das Vadium beträgt 5 pCt. des von dem Bewerber zu calculirenden Betrages.

Die Offerte sind bis zum 25. Jänner 1897, 12 Uhr Mittags, beim niederösterreichischen Landesausschusse einzureichen.

Der niederösterreichische Landesausschuss.

Kundmachung.

Bei der in Gemässheit des § 18 der Anstaltsstatuten am **7. Jänner 1897** vorgenommenen **XIV. öffentlichen Verlosung der Pfandbriefe der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt** sind nachstehende Pfandbriefe im Gesammtbetrage von 181.200 fl. gezogen worden:

à 5000 fl.: Nr. 41, 666, 808, 1288, 1289, 1290, 1291, 1292, 2177, 2311, 2915, 2939, 3417, 3604, 4048, 4648, 4693, 4694, 5202, 5469, 5820, 6020, 6620, 6909;

à 1000 fl.: Nr. 420, 1965, 1968, 2336, 2337, 2338, 2339. 2340, 3490, 3491, 3492, 3591, 4264, 4311, 4314, 4395, 4612, 4805, 5093, 5174, 5356, 6292, 6293, 6294, 6295, 6296, 6410, 6411, 6412, 8547, 8791, 8864, 8889, 8995, 9556, 10068, 10666, 11247, 11492, 12411, 12535, 12625, 12664, 12950, 13516, 13715, 13788, 14113;

à 500 fl.: Nr. 14, 365, 634, 735, 1007, 1126, 1272, 1365, 1402, 1713, 1714, 1715, 2107, 2255, 2565, 2865, 3015;

à 100 fl.: Nr. 109, 187, 229, 367, 830, 839, 1126, 1551, 1709, 1756, 1759, 1760, 1761, 2170, 2270, 2557, 3081, 3086, 3772, 4063, 4269, 4673, 4717, 5113, 5253, 5333, 5429, 6109, 6143, 6852, 7144, 7145, 7146, 7147, 7148, 7258, 7890, 7891, 7975, 8313, 8348, 8562, 9180, 9243, 9333;

à 50 fl.: Nr. 28, 264, 411. 580.

Die Zahlung dieser Pfandbriefe erfolgt nach § 20 der Anstaltsstatuten sechs Monate nach der Ziehung, sonach am **1. Juli 1897** in Wien durch die Anstaltscasse gegen Rückstellung des Pfandbriefes sammt Couponbogen und Talon. Verloste Pfandbriefe werden gegen neue umgetauscht, hiebei bereits behobene Coupons vom Capitale nicht in Abzug gebracht, eventuell ist die hiebei zu Lasten der Anstalt eingetretene Zinsendifferenz zu ersetzen. Dem Pfandbriefbesitzer verloster Stücke, welcher bei deren Einlösung das Capital behebt, werden vom Verfallstage an 3 Percent Zinsen vergütet.

Von den bei **früheren Verlosungen gezogenen Pfandbriefen sind noch nicht zur Einlösung gelangt:**

à 5000 fl.: Nr. 461, 738, 832, 833, 834, 835, 1110, 1294, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1963, 2006, 2336, 2422, 2423, 2464, 2522, 3063, 3446, 3525, 3860, 4933, 5038, 5222, 5617, 5920;

à 1000 fl.: Nr. 222, 362, 528, 581, 643, 880, 1064, 1307, 1371, 1396,1416, 1575, 1923, 2280, 2281, 2318, 3140, 3698, 4016, 4084, 4248, 4558, 4644, 5425, 5620, 5766, 6100, 6152, 6156, 6291, 6344. 6384, 6429, 6590, 6909, 7624, 7858, 8116, 8895, 9044, 9290, 10125, 10250, 10653, 10715, 10824, 10832, 11000, 11016, 11155, 11784, 11812, 11813, 11814, 11815;

à 500 fl.: Nr. 22, 109, 598, 869, 870, 871, 898, 923, 1136, 1274, 1279, 1413, 1734, 2098, 2166, 2264, 2424, 2774;

à 100 fl.: Nr. 19, 54, 70, 100, 134, 232, 372, 387, 634, 675, 1271, 1406, 1542, 1596, 1679, 1819, 1953, 2210, 2248, 2372, 2503, 2515, 2572, 2786, 2954, 3130, 3358, 3700, 3778, 3785, 4600, 4614, 4806, 4883, 4894, 4960, 4963, 5329, 5691, 5766, 5853, 6248, 6398, 6480, 6534, 6788, 6790, 6792, 6866, 7045, 7053, 7068, 7125, 7221, 7260, 7400, 7574, 7590, 7814, 7869, 7870, 7871, 7872, 7873, 8279;

à 50 fl.: Nr. 18, 222, 571.

Die nächste Verlosung findet am 7. Juli 1897 statt. (538)

Wien, am 7. Jänner 1897.

Vom Curatorium der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. Wien, 16. Jänner 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Jasło über Brzostek nach Dembica.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister Alois Metzger in Jasło die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Jasło über Brzostek nach Dembica im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. December 1896. Z. 14.552/I.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Der Consens zur Wiederherstellung zerstörter Wasserbenützungsanlagen kann an Bedingungen geknüpft werden, welche im ersten Consense nicht enthalten waren.

2. Die Bestimmung des Wasserrechtsgesetzes, wonach die Herstellung von Vorrichtungen und Bauten und die Ausführung von Massregeln zur Uferversicherung zunächst eine Angelegenheit derjenigen sei, welchen die bedrohten Liegenschaften und Anlagen gehören, bezieht sich nicht auf die Wirkungen von consensgemäss hergestellten Wasserwerken.

Die nach dem Wasserrechtsgesetze für Steiermark vom 18. Jänner 1872, L.-G.-Bl. Nr. 8, zu ertheilende Bewilligung zur Wiederherstellung von durch Hochwasser zerstörten Wehren war an weitergehendere, zum Schutze der betheiligten Uferanrainer dienlichere Bedingungen geknüpft worden, als im ursprünglichen Consense enthalten waren.

Aus diesem, sowie aus dem weiteren Grunde, dass die eingetretenen Schäden durch Elementarereignisse eingetreten wären, demnach nicht die Besitzer der Wasserbenützungsanlagen, sondern jene Interessenten die erforderlichen Schutzvorkehrungen zu treffen hätten, denen die bedrohten Liegenschaften und Anlagen gehören, wurde die Entscheidung des Ackerbauministeriums vom 13. Mai 1893, Z. 4136, womit die vorerwähnte Bewilligung bestätigt worden war, vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe angefochten.

Die Beschwerde wurde als unbegründet abgewiesen.

Den vom Verwaltungs-Gerichtshofe seiner Entscheidung zu Grunde gelegten Motiven ist Folgendes zu entnehmen:

Im Hinblicke auf den Wortlaut des § 17 Wasserr.-Ges. kann es wohl nicht zweifelhaft sein, dass auch die Wiederherstellung einer Neuanlage nicht anders als mit behördlicher Bewilligung erfolgen darf, da nach der citirten Gesetzesbestimmung die Errichtung von Triebwerken und Stauanlagen und jede Aenderung an denselben der Bewilligung der Behörde bedarf, die Wiederherstellung einer zum Theile zerstörten Anlage aber eine Errichtung derselben, wenn auch nicht eine Neuerrichtung ist.

Die Errichtung aller Wasserbenützungsanlagen soll aber nach der gesetzlichen Vorschrift der §§ 19 und 38 W.-G. derart erfolgen, dass diese keine unnöthige Erschwerung oder Beeinträchtigung verursachen und fremden Rechten nicht nachtheilig sind.

Da nun im Zuge des Administrativverfahrens nachgewiesen wurde, dass der Schutz sowohl der öffentlichen als der Privatinteressen besondere Vorkehrungen er-

heische, so war die politische Behörde berechtigt, ja verpflichtet, bei Ertheilung der Bewilligung zur Wiederherstellung der Wehranlage die Werksbesitzer zu verpflichten, zugleich jene Vorkehrungen zu treffen, welche nach den durch das Wehr bedingten Wasserführungsverhältnissen sich als nothwendig darstellen.

Die Hinweisung auf § 40 W.-G., wonach die Herstellung von Vorrichtungen und Bauten und die Ausführung von Massregeln zur Uferversicherung zunächst eine Angelegenheit derjenigen sei, welchen die bedrohten Liegenschaften und Anlagen gehören, ist vorliegend nicht zutreffend, weil diese Bestimmungen sich nur auf Vorkehrungen gegen die schädlichen Einwirkungen des Wassers an sich, nicht aber auf die Wirkungen der Wasserwerke oder die durch diese bedingten Veränderungen des Wasserlaufes beziehen, für welch' letzteren die massgebenden Anordnungen in den §§ 19, 35, 38, 39 enthalten sind.

(Erkenntniss vom 19. December 1894, Z. 4967; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 1191.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 560. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Jänner wurde das Budget des Eisenbahnministeriums in Verhandlung gezogen.

Abg. Dr. Exner erstattet den Bericht.

Abg. Dr. Kindermann bespricht die Nothwendigkeit der Schaffung der Linie Warnsdorf—Rumburg—Nixdorf—Sebnitz und tritt dafür ein, dass die Concession dem aus den betheiligten Gemeinden gebildeten Consortium und nicht der Böhmischen Nordbahn übertragen werde. Er schildert die mehr als 25jährige Leidensgeschichte dieses Projectes und führt Beschwerde über das Vorgehen der Böhmischen Nordbahn. Das im Jahre 1882 abgeschlossene Protokoll, auf welches man sich so viel berufe, könne nicht als rechtswirksam anerkannt werden, da es die Abänderung einer Concessionsurkunde darstelle, die dem Reichsrathe hätte vorgelegt werden müssen. Redner theilt mit, dass in wenigen Wochen das generelle Programm für die Linie Schluckenau—Salnau dem Eisenbahnministerium vorgelegt werden wird und appellirt an die Herren Minister des Handels und der Finanzen um ihre Unterstützung. Der Staat weigere sich, die Böhmische Nordbahn einzulösen, weil sie zu theuer sei; wenn man dieser Bahn durch die Strecke Nixdorf—Sebnitz noch mehr Macht in die Hand gebe, wie werde man sie dann einlösen können?

Abg. Ritter von Jaworski erklärt, dass er und seine Parteigenossen mit der Richtung der Eisenbahnpolitik vollkommen einverstanden seien, sowohl was das Staatsbahn-, als was das Localbahnwesen anbelangt. Das Princip der Staatsbahnen sei durch die Eisenbahnmisère, durch die exorbitanten Anforderungen an den Staatsschatz zum Zwecke von Subventionen und Sanirungen ins Leben gerufen worden. Aus kleinen Anfängen hervorgegangen, umfasse das Staatsbahnnetz heute das Hauptnetz der österreichischen Bahnen, mit Ausnahme der Nordbahn und der Südbahn, deren Verstaatlichung mit der Zeit auch zu gewärtigen sei. Der Hauptgrund, warum Redner und seine Gesinnungsgenossen mit dem Principe der Staatsbahnen vollkommen einverstanden seien, liege in dem Unterschiede zwischen dem Privatbahn- und Staatsbahnbetriebe. Die Privatbahnen müssen der Natur der Sache nach bestrebt sein, einen möglichst grossen Gewinn zu erzielen, die subventionirten Bahnen aber, eine möglichst hohe Staatssubvention zu erhalten. Bei Bahnen sei also die Eisenbahn selbst die Hauptsache. Bei den Staatsbahnen falle das Moment eines möglichst gesteigerten Gewinnes weg, und für diese Bahnen handle es sich hauptsächlich um die Hebung des Verkehres im Interesse des Handels und der Industrie, um die Hebung des Volkswohlstandes. Bei den Privatbahnen sei also der Hauptzweck die Erzielung hoher Actienzinsen und Dividenden, bei den Staatsbahnen die Hebung des Volkswohlstandes. Die Localbahnen seien jetzt allgemein der Gegenstand der Obsorge und der Bemühungen in den einzelnen Ländern. Die Hauptbahnen seien im Grossen und Ganzen bereits ausgebaut, etwa bis auf eine zweite Verbindung des Nordwestens der Monarchie mit Triest. Alle Bemühungen der Länder, der Bezirke und der Privaten seien darauf gerichtet, die abgelegenen Bezirke der Wohlthaten der Localbahnen theilhaftig werden zu lassen, um den Volksreichthum zu heben. Redner müsse dankbar anerkennen, dass die Eisenbahn-Verwaltung unausgesetzt bestrebt sei, die Bemühungen in dieser Richtung zu unterstützen und zu fördern. Dass die Kosten des Betriebes bei den Localbahnen, insbesondere bei den neugebauten, höhere sein müssen als bei den Hauptbahnen, stehe ausser Zweifel. Allein die Tarife dürfen deshalb nicht so hoch gestellt werden, dass die Verfrachtung unmöglich wird, wie das bei einzelnen Localbahnen der Fall sein soll. Insbesondere werde über die Transittarife geklagt. Die Staatsverwaltung sollte allerdings die Bedeutung dieses Transitverkehres im Auge behalten und demselben Rechnung tragen, sie sollte dies aber nur in jenen Grenzen, innerhalb deren die heimische Production nicht geschädigt werde. Der Staat dürfe bei diesen Tarifen nicht ausschliesslich den Standpunkt eines Transportunternehmers festhalten. Redner verweist diesfalls auf die namhaften Tarifdifferenzen im Nah- und im Fernverkehre mit russischem Getreide von Podwołoczyska nach Oswięcim (602 Kilometer) mit 90 fl.. bezw. 66 fl.; für österreichisches Getreide müsse auf der Linie Podwołoczyska—Lemberg, bezw. von Lemberg nach Oswięcim (ebenfalls 602 Kilometer) ein Betrag von 140 fl., bezahlt werden. Der Tarif für russisches Getreide von Podwołoczyska nach Brünn (844 Kilometer) betrage im Nahverkehre 152 fl. 50 kr., im Fernverkehre 131 fl.; für galizisches Getreide von Podwołoczyska über Lemberg nach Brünn 191 fl. Die Klagen der galizischen Landwirthe seien um so berechtigter, als die Producte der Landwirthschaft, welche auf diesen Bahnen verfrachtet werden, in erster Linie Feldfrüchte seien, welche nicht gelagert werden können, sondern innerhalb eines Jahres dem Consum übergeben werden müssen. Dazu komme noch, dass bei der Festsetzung des Preises der Weltpreis der eigentlich massgebende Factor sei, so dass es gar nicht möglich werde, die Kosten der Verfrachtung auf den Consumenten zu überwälzen. Durch diese Verhältnisse würden die Vortheile, welche durch den Schutzzoll der Production zugute kommen sollen, illusorisch gemacht. Obwohl der Preis von Rüben und Erdäpfeln in Galizien ungemein niedrig sei, gebe es doch Gegenden, wo tausende Metercentner dieser Früchte verfaulen müssen, weil sie keinen Abnehmer finden, auch wenn in anderen Kronländern die Kartoffeln nicht gerathen seien. In der Gegend von Stryj habe sich ein Consortium gebildet, welches Rüben bauen und nach einer 360 Kilometer entfernten Fabrik verfrachten wollte. Die gewährten Frachterleichterungen waren aber derartige, dass es schliesslich besser war, die Rüben an Ort und Stelle dem Verderben zu überlassen. Redner hofft, dass der Herr Minister Abhilfe schaffen werde. Schliesslich bringt Redner eine Reihe von Wünschen im Namen verschiedener Abgeordneter des Polenclubs vor; so urgirt er den Bau der Eisenbahnlinie nach Rozwadów, die Concessionirung der Linie Trzebinia—Skawce, die definitive Regelung der Bahnhofverhältnisse in Krakau. Auch über die Nordbahn werden Klagen dahin geführt, dass sie die wirthschaftlichen Interessen Galiziens nicht entsprechend wahre. Als guter Katholik schliesst Redner mit dem Wunsche, dass den Bediensteten bei den Eisenbahnen die Möglichkeit geboten werde, wenigstens alle vierzehn Tage dem Gottesdienste beiwohnen zu können.

Abg. Dr. Ritter von Kraus urgirte den Ausbau der Wechsel-Bahnlinie. Er erinnerte an die zahlreichen Petitionen, Resolutionen und Memoranden, welche diese Bahn zum Gegenstande haben, und verwies auf den wirthschaftlichen Niedergang der Oststeiermark, welchem nur durch eine Hebung des Verkehres, also durch den Ausbau dieser Bahn abgeholfen werden könne. Thatsächlich sei auch schon vor 24 Jahren in der „Wiener Zeitung" eine Concessionsurkunde für den Bau dieser Bahn publicirt worden; der Bau selbst aber sei in Folge des „Krachs" nicht zu Stande gekommen. Wenn schon der Staat die Wechsel-Bahnlinie nicht selbst bauen wolle, so möge er doch jenen Gesellschaften, welche den Bahnbau zu übernehmen geneigt wären, keine Schwierigkeiten machen. Die belgische Gesellschaft, welcher die Wien-Aspangbahn gehöre, habe sich zum Baue der Wechsel-Bahnlinie erboten. Es liege im Interesse der Staatsbahnen selbst, dass diese Bahn endlich gebaut werde. Oststeiermark gehe einer trostlosen Zukunft entgegen, wenn diese Bahn nicht gebaut werde. Er beantragte daher eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, auf Grund der an sie von der Wien-Aspangbahn-Gesellschaft geleiteten Anbote den Ausbau der Linie Aspang—Hartberg zu bewilligen oder dieselbe

aus Staatsmitteln zu erbauen, eventuell den Bau der Linie aus Staatsmitteln zu unterstützen.

Abg. Ritter von Stalitz verwies darauf, dass Triest durch die Eröffnung des Suezcanales der natürliche Durchzugshafen für den indo-britischen Verkehr geworden sei. Es erscheine daher geboten, nach nordwestlicher Richtung jenen Schienenweg zu schaffen, welcher die Aufnahme des indo-britischen Verkehres und seine Vermittlung nach dem Norden Europas ermöglichen würde. Unter allen vorgeschlagenen Linien sei die Predil-Tauernbahn die kürzeste und vortheilhafteste. Die gegen dieselbe vorgebrachten Bedenken seien theils strategischer, theils industrieller Natur. Die ersteren Bedenken könne Redner nicht begreifen. Die erste Vorlage bezüglich der Erbauung der Predilbahn stamme aus dem Jahre 1871. Wenn man damals keine strategischen Bedenken hatte, so seien diese jetzt bei dem Bestande des Dreibundes und der Freundschaft mit Italien gar nicht begreiflich. An der Spitze der industriellen Opposition stehe die Klagenfurter Handelskammer, welche die Karawankenbahn befürworte, und ihr folgen die Handelskammern von Prag, Leoben und Wien. Die Haltung der Wiener Handelskammer müsse den Redner wundernehmen. Als es sich um die Wiener Verkehrsanlagen handelte, da habe man den Vertretern aller Länder gesagt, sie müssten einen höheren Standpunkt einnehmen, wenn es gelte, hiefür Opfer zu bringen. Die Wiener Handelskammer sollte also auch in der Frage der Tauernbahn auf einem höheren Standpunkte stehen und auf die Kirchthurmpolitik verzichten. Die Bedenken wegen der Erleichterung der Concurrenz Deutschlands durch die Tauernbahn seien nicht gerechtfertigt. Die Concurrenz Deutschlands warte nicht erst auf die Eröffnung der Tauernbahn. Die Predil-Tauernbahn sei nicht nur eine specifisch österreichische Bahn, sie sei auch eine kosmopolitische, eine Weltbahn. Man setze auf das Ministerium Badeni in dieser Richtung grosse Hoffnungen. Graf Badeni sei der erste Ministerpräsident gewesen, welcher sogleich der Stadt Triest seinen Besuch abstattete und den Weg über den Predil nahm; er habe dadurch sich und der Regierung die Sympathien der Triester Handelswelt erworben. Redner verweist auf das ausserordentliche Zurückgehen des Triester Handels und auf den Aufschwung, welchen in der letzten Zeit Fiume genommen. Er hofft, dass die Regierung ihrem Versprechen gemäss noch im Laufe dieser Sessionsperiode, vielleicht noch während der gegenwärtigen Debatte, ihren Standpunkt gegenüber der Tauernbahn präcisiren und schon bei dem Zusammentritte des neuen Hauses, womöglich sogleich in der ersten Zeit, ein Project über die Predil-Tauernbahn einbringen werde. Sollte dies unmöglich erscheinen, so würde sich die Triester Handelswelt auch mit dem Baue der Wocheiner Bahn zufriedengeben, wenn eine unmittelbare Verbindung mit Triest hergestellt und beide Theile dieser Bahn gleichzeitig gebaut würden. Er schloss mit einem Appell für den Ausbau der Tauernbahn im Interesse Triests und der ganzen Monarchie.

Abg. Dr. Roser befürwortete die Verbesserung der Lage der Eisenbahnbediensteten und regte die Einrichtung einer permanenten Kartenausgabe auf den Bahnhöfen an, durch welche das Gedränge an den Schaltern behoben werden könnte. Auch die Frage der Rauchverzehrung bei den Locomotiven möge im Auge behalten werden. Die Beleuchtung in der dritten Classe solle verbessert und das gefährliche Coupiren der Fahrkarten während der Fahrt abgeschafft werden. Er bemängelte auch die zu hohen Wagentritte (Laufbretter), welche älteren Personen das Ein- und Aussteigen beinahe unmöglich machen. Redner lenkte ferner die Aufmerksamkeit auf die Verbreitung ansteckender Krankheiten durch den Personenverkehr und empfahl diesbezüglich geeignete Vorkehrungen. Endlich befürwortete er den Ausbau der Eisenbahnlinie Wekelsdorf—Parschnitz, resp. Braunau—Trautenau und beantragte eine Resolution, durch welche der Herr Eisenbahnminister dringend ersucht wird, eine Erklärung abzugeben, ob und wann er dieses Bahnproject im Verkehrsinteresse des Riesengebirges durchzuführen gedenke.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Errichtung einer Schleppbahn zum fürstlich Lobkowitz'schen Rudeay-Schachte Nr. II.) Die k. k. Statthalterei für Böhmen hat den Bauconsens für die Errichtung einer vom Schleppgeleise des Florentinenschachtes abzweigenden, zum fürstlich Lobkowitzschen Rudeay-Schachte Nr. II in der Gemeinde Kutterschitz führenden Schleppbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 160/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bauherstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, die von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte über Herstellung von Senkgruben bei den bestehenden Aborten der Wächterhäuser Nr. 103, 104, 105 der Strecke Brünn—Strelitz; Herstellung eines Stalles mit Abort beim Wächterhause Nr. 100 der Strecke Segen-Gottes—Oslavan; Herstellung eines Abortes sammt Pissoir für die Restauration in der Station Okřiško; Herstellung eines Schuppens zur Unterbringung der Feuerspritze und des Wasserwagens in der Station Austerlitz; Herstellung je eines Brunnens beim eingelösten Wächterhause Nr. 17 und in der Haltestelle Rissov der Strecke Gaya—Wlkosch der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Befundes den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8916/IV ex 1896.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Bauherstellungen in der Station Trautmannsdorf.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Adaptirung und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, die Herstellung einer Veranda und den Neubau eines Frachtenmagazins in der Station Trautmannsdorf der Linie Wien—Bruck a. d. L. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 258/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg: Bauconsensertheilung für die Vergrösserung der Anbauten am Wasserstationsgebäude in Friedland.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Vergrösserung der Anbauten am Wasserstationsgebäude in der Station Friedland der Linie Pardubitz—Seidenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4/IV.]

— Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Industriegeleiseanlage im Fabrikshofe der Zuckerraffinerie in Rossitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Erweiterung der Industriegeleiseanlage im Fabrikshofe der Rossitz-Pardubitzer Zuckerraffinerie des Heinrich Benies in Rossitz ertheilt. [E.-M.-Z. 52/IV.]

(Linie Josefstadt-Jaroměř—Liebau: Bauconsensertheilung für die Herstellung einer Hütte in der Station Königshan.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer Unterkunftshütte für Arbeiter in der Station Königshan der Linie Josefstadt-Jaroměř—Liebau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.791/IV ex 1896.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Neueintheilung der Geschäftsgruppen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat folgende Neueintheilung der Hauptgruppen des ihm unterstehenden Ressorts angeordnet:

I. Strassen-, Brücken- und öffentliche Bauten;
II. Post, Telegraph und Telephon;
III. kgl. ungar. Postsparcasse;
IV. Industrieanstalten und inländischer Handel;
V. Aussenhandel und Zollagenden;
VI. Eisenbahnagenden;
VII. Marine- und Schiffahrtsagenden, Regulirung am Eisernen Thore;
VIII. Landesstatistik;
IX. Unterrichtsanstalten für Eisenbahn-, Post-, Telegraphendienst und Schiffahrt.

— (Ernennungen.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 4 vom 8. Jänner verlautbart, dass Se. Majestät über Vortrag Seines ungarischen Handelsministers zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 30. December 1896 die mit Titel und Charakter von Sectionsräthen bekleideten Ministerialsecretäre Julius Nedeczky und Wilhelm Emmerling des kgl. ungar. Handelsministeriums zu wirklichen Sectionsräthen im Status des genannten Ministeriums zu ernennen geruhte.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ernennung des Sectionsrathes Gedaly zum Oberinspector.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten technischen Rath Julius Gedaly zum Oberinspeclor I. Rangsclasse der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ernannt.

— (Errichtung der Haltestelle Csésa-Less.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat angeordnet, dass im Bereiche der Theilstrecke Nagyvárad (Grosswardein)—Szeged der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen zwischen den Stationen Less und Csésa das Wächterhaus Nr. 11 unter der Bezeichnung Csésa-Less als Haltestelle, vorläufig für den Verkehr von Personen und Reisegepäck, eröffnet werde.

— (Beförderung von Personen mit Lastzügen auf der Linie Ruma—Vrdnik.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat die Verfügung getroffen, dass auf der in ihrem Betriebe stehenden Linie Ruma—Vrdnik die Lastenzüge Nr. 6465 und 6466 für den Verkehr von Personen und Reisegepäck eingerichtet werden.

Projectirte Localbahn Eszék—Djakovár—Vrpolje-Striživojna. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Städte Eszék, Djakovár und Vrpolje im Vereine mit den Interessenten des Comitates Verőcze (Viroviticza in Slavonien) haben den Bau einer das genannte Comitat in radialer Richtung durchschneidenden Localbahn von Eszék über Djakovár nach Vrpolje-Striživojna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1895, Vorconcession Post 1) beschlossen und aus diesem Anlasse eine Deputation zum Banus von Croatien mit der Bitte entsendet, die noch fehlenden 35 Percent zu dem mit 1,715.000 fl., das ist mit rund 36.000 fl. per laufendes Kilometer, bemessenen Bau aus dem Grenz-Investitionsfonds anzuweisen. Die projectirte, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende und als solche zu betreibende 47·6 km lange Linie wird von der Station Eszék der Hauptlinie Nagyvárad—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in der Station Vrpolje (Comitat Vinkovce) mit der südlichen Transversallinie Sziszek—Brod—Vinkovce—Zimony (Semlin), sowie auch am kürzesten Wege durch Vermittlung der Anschlussbahn Vrpolje-Striživojna—Samac sowohl mit der Save, als auch mit Bosnien verbinden. Nach Fertigstellung der Linie von Szegzárd bis Báttaszék (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1896) und von Báttaszék bis Mohács (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1896, Vorconcession a und b) im Anschlusse an die Linie Mohács—Villány—Eszék wird auf diesem Wege die derzeit kürzeste Verbindung zwischen den nordöstlichen Gebietstheilen Bosniens und Budapest geschaffen werden.

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes der Theilstrecke Nagy-Halmagy—Brád.) Am 4. December 1896 fand unter Führung des Ministerialsecretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Árpád Kepessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Nagy-Halmágy—Brád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1896) der Transversallinie Arad—Brád der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen statt. Nachdem die Commission den Bau und die Einrichtung der neuen Linie als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

— (Projectirte Einführung des elektrischen Betriebes.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen, die im Principe die Einführung des elektrischen Betriebes für Personenzüge beschlossen hat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1896) und auch bereits aus diesem Anlasse Fahrten mit befriedigendem Erfolge einleitete (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1896), setzt diese Versuche nunmehr mit Anwendung des auf der niederländischen Linie Haag—Scheweningen mit günstigem Erfolg eingeführten Accumulatorensystems fort.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens in Wien. (Vortrag.) Am 11. Jänner hielt der Bauunternehmer Gotthard v. Ritschl in dem genannten Verein einen Vortrag „über die Umgestaltung der Pferdebahn Linz-Urfahr für den elektrischen Betrieb und die Erbauung der Bergbahn Urfahr-Pöstlingberg als elektrische Adhäsionsbahn".

Im Eingange seines Vortrages die hohe Bedeutung des elektrischen Betriebes und dessen Ausnützungsfähigkeit in Bezug auf Beleuchtung und Kraftabgabe betonend, werden hierauf die für die Umgestaltung der bestehenden Pferdebahn Linz-Urfahr massgebenden Verhältnisse geschildert und hingewiesen, dass mit Rücksicht auf die blos durch eine elektrische Strassenbahn zu erzielenden, für die Rentabilität kaum ausreichenden Ergebnisse die gleichzeitige Anlage einer elektrischen Adhäsionsbahn auf den in erfrischender Höhenluft gelegenen und einen herrlichen Aussichtspunkt darbietenden Pöstlingberg in Erwägung gezogen werden musste.

Zu den technischen Details übergehend, beschreibt Redner an der Hand eines Situationsplanes die Trassenführung der Strassenbahn und der Bergbahn; bei ersterer, welche 3·2 km lang, zweigeleisig mit 0·90 m Spurweite und einer Maximalsteigung von 2·4 pCt. projectirt ist, sind für einen 6 Minuten-Betrieb 11 Wagen mit je einem Elektromotor von 20 HP vorgesehen, hingegen bei der eingeleisigen 2·88 km langen, mit der Spurweite von 1 m auszuführenden Bergbahn in Rücksicht auf die Maximalsteigung von 10·5 pCt., die in den Verkehr zu ziehenden sechs Wagen mit je zwei Elektromotoren für einen 12 Minuten-Betrieb auszuführen sein werden.

Der Uebergang von der Strassenbahn auf die Bergbahn erfolgt durch einen gedeckten Perron. Bei beiden Bahnen kommt die oberirdische Stromleitung nach dem bewährten System Thomson-Houston zur Anwendung. Bei dem Oberbau für die Strassenbahnen sind Phönixschienen im Gewichte von 39 kg per Meter vorgesehen, für die Bergbahn eiserner Oberbau auf Querschwellen, als Schienenprofil Vignolesschienen von 22 bis 23 kg Gewicht per Meter mit keilförmigem Kopf und Laschenverbindungen. Die zum Betriebe der Motorwagen erforderliche elektrische Energie wird aus einer für die Licht- und Kraftabgabe zu errichtenden Centralstation geliefert. Der Strom, welcher eine Spannung von 550 Volt erreicht, wird durch Speiseleitungen und oberirdische, aus hartgezogenem Kupferdraht von $8^{1}/_{4}$ mm Durchmesser bestehende Contactleitung den Wagen zugeführt. Die Contactleitung wird 5·5 m über der Mitte der Geleise gespannt, und erfolgt deren Aufhängung durch die sogenannte Armaufhängung und Queraufhängung. Bei ersterer sind die Rohrmasten aus patent-geschweissten Stahlröhren und die Armausleger in ornamentirten Formen aus Schmiedeisen angefertigt; bei letzterer können die tragenden Querdrähte entweder zwischen an den Häusern befestigten Wandrosetten oder zwischen seitlich der Strasse aufgestellten Masten gespannt sein. Behufs Schutzvorrichtungen auf der Strecke wird die Contactleitung in 500 m lange, durch Abtheilungs-Isolatoren elektrisch getrennte Abschnitte verlegt. Die Verlegung der Kabel erfolgt theils unter dem gepflasterten Trottoir oder im Fusssteig mit besonderer Rücksichtnahme auf vorhandene anderweitige Leitungen, theils im freien Felde als Freileitungen. Die für den Betrieb der Bahnen, als auch für die Beleuchtung der Städte Linz und Urfahr erforderliche elektrische Energie wird aus einer Kraftstation geliefert, die mit drei Dynamomaschinen (vierpolige Compoundmaschinen) mit der Leistung von je 100 Kilowatt und mit den dieser Leistung entsprechenden, direct gekuppelten Dampfmaschinen von 250 Umdrehungen per Minute ausgerüstet sind. Die Kesselanlage dieser Kraftstation besteht aus fünf Röhrenkesseln à 110 m² Heizfläche. Besondere Sorgfalt wird dem Schutze der Telegraphen- und Telephonleitungen im Gebiete der elektrischen Bahn zugewendet.

Die Motorwagen, welche durch einen sicher functionirenden Blitzableiter geschützt sind, werden 16 Sitz- und 12 Stehplätze enthalten; dieselben haben ein Eigengewicht von 4·5 t. Der Wagenkasten ist vom Untergestell abhebbar eingerichtet, und die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit ist mit 15 km per Stunde festgesetzt. Für die Sicherheit des Betriebes dient eine kräftige Bremsvorrichtung und eine Kurzschlussbremse, deren Bedienung durch die Contactkurbel erfolgt. In seinen Schlussbemerkungen stellt der Vortragende die Betriebseröffnung dieser Bahnen mit kommendem Juli in Aussicht. Indem er noch die auf dem Pöstlingberg geplanten Belustigungsanlagen erwähnt, gibt er der Hoffnung Ausdruck, dass in nicht allzu ferner Zeit auch Wien mit den Segnungen eines elektrischen Bahnnetzes beschenkt werden möge.

An der hierauf folgenden lebhaften Discussion betheiligten sich ausser dem Vorsitzenden, beh. aut. Civilingenieur E. A. Ziffer, noch die Herren Hafenbau-Director Bömches, Baurath Stach und der Vortragende.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 15. December 1896 für den öffentlichen Güterverkehr zur Eröffnung gelangte 3·05 km lange Strecke Waldheim—Kriebethal der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung des Nachtrages V zu dem ab 1. Jänner 1891 giltigen Tarife, Theil II.

Am 1. Februar 1897 gelangt der angeführte Nachtrag, enthaltend Einführung von Frachtsätzen für die Station Smiřic (S.N.D.V.B.) loco und Ergänzung des Ausnahmetarifes für Mehl und Mahlproducte etc. zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst um den Preis von 3 Kreuzer von unserem Tarifbureau, Wien, I., Hegelgasse Nr. 6, bezogen werden.

Wien, am 12. Jänner 1897. [30]

Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung diverser Artikel.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 gelangt in obangeführtem Güterverkehre der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung der in demselben genannten, von Paris oder weiter gelegenen französischen Stationen herstammenden, bezw. dahin bestimmten Artikel als Frachtgut in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Eger transit, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, Nürnberg transit, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, und Wien K.E.B. transit, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, andererseits zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Neue Tariftabellen.
2. Geänderte Frachtsätze für die Strecken Eger trans. und Nürnberg trans. — Paris Douane.
3. Berichtigungen zum Haupttarife.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 13. Jänner 1897. [31]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der directen Fahrkarten.

Die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 21. November 1896, Nr. 134, publicirte Giltigkeitsdauer der directen Fahrkarten für einfache Fahrt von Essen nach Wien wurde im obgenannten Verkehre von 7 auf 8 Tage erstreckt.

Wien, am 14. Jänner 1897. [32]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Expresszugsverkehr Ostende-Wien-Constantinopel. / Triest.

Aenderung des Einführungstermines des neuen Tarifes für Zuschlagstaxen im Personenverkehre.

Der im Verordnungsblatte Nr. 116 vom 10. October 1896, Seite 1915, mit Wirksamkeit vom 1. November 1896 verlautbarte Tarif für oberwähnten Verkehr tritt am 1. März 1897 unter dem neuen Titel „Tarif für die bei Benützung der Expresszüge Ostende—Wien—Triest und Ostende—Wien—Constantza zu erhebenden Zuschlagstaxen der Schlafwagen-Gesellschaft“ in Kraft.

Wien, am 13. Jänner 1897. [33]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 16 des am 1. August 1896 in Kraft getretenen Nachtrages II zum Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, sind bei den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Stationsnamen wie folgt zu berichtigen, und zwar statt „Udwitz“ ist zu setzen „Teplitz“ und statt „Görkau“ ist zu setzen „Udwitz-Görkau“.

Wien, am 12. Jänner 1897. [34]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau.

Verlegung des Einführungstermines für den Tarifnachtrag I.

Der Nachtrag I zum Tarife für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau tritt nicht am 1. Februar, sondern erst am 1. März 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 15. Jänner 1897. [35]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausnahmetarif für den Kohlenverkehr nach Nordbahn-Localbahnen.

Mit 1. Februar 1897 gelangt an Stelle des vom 1. April 1889 giltigen Ausnahmetarifes von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der in ihrem Besitze befindlichen Localbahnen ein neuer, theilweise ermässigter Ausnahmetarif in Wirksamkeit.

Exemplare desselben sind durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu beziehen.

Wien, am 13. Jänner 1897. [36]

Zuckerverkehr via Wien nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Neuer Ausnahmetarif.

Mit 1. Februar 1897 tritt für die Beförderung von Zucker aller Art, excl. Rohzucker, Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker, von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen via Wien ein neuer Ausnahmetarif in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. Jänner 1897. [37]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Inland.

Eisenbahn - Directoren - Conferenz. (Vorsitz.) Mit 1. Jänner 1897 sind Vorsitz und Geschäftsführung der Eisenbahn-Directoren-Conferenzen geschäftsordnungsmässig an die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangen.

Local-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen. (Neuauflage.) Vom Local-Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, 2 und 3, ist am 1. Jänner 1897 eine Neuauflage erschienen. Abgesehen davon, dass in dieselbe die im Jahre 1896 zur Hinausgabe gelangten Nachträge I—VI zu Heft 1, I—VII zu Heft 2 und I—X zu Heft 3 einbezogen wurden, sind nachstehende wesentliche Aenderungen und Ergänzungen hervorzuheben:

Die Bestimmungen für Begleiter von Hornvieh und Zuchtvieh etc. wurden aus den betreffenden Ausnahmetarifen eliminirt und mit entsprechender Ergänzung in die Bestimmungen des Abschnittes A über „Fahrgebühren" als Punkt β übertragen.

Aus den Bestimmungen für die Beförderung von Feuerlöschrequisiten bei Unglücksfällen wurden die Bestimmungen über die Feuerlöschmannschaft ausgeschieden und nur anmerkungsweise beigefügt.

Die Bestimmungen der Ausnahmetarife für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände zu Neuanlagen und Erweiterungen von Industrieetablissements inclusive der dazu gehörigen Beamten- und Arbeiterwohnhäuser, sowie für Baumaterialien zu Bahnanlagen für forst- und landwirthschaftliche Zwecke haben ausser anderen meritorischen Aenderungen auch rücksichtlich der Competenz eine Aenderung in dem Sinne erfahren, dass an Stelle der vormaligen k. k. General-Direction die betreffende k. k. Staatsbahn-Direction getreten ist.

Dasselbe gilt auch von den Reexpeditionsbestimmungen der Abschnitte A des Heftes 1 und 2.

Ueberall, wo bei „ermässigten Frachtsätzen für bestimmte Relationen" als Quantitäten in „jedem Gewichte" oder in „beliebigen Mengen" auch zugleich solche von 5000 kg oder 10.000 kg angeführt waren, wurden die Worte „in jedem Gewichte" oder „in beliebigen Mengen" durch die Worte „für Sendungen unter 5000 kg" ersetzt.

Die durch den vom 1. Jänner 1897 giltigen Nachtrag X zum Tariftheil I vom 1. Jänner 1893 (Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. im Bereiche der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen) bedingten zahlreichen Eliminirungen und Aenderungen wurden allseits durchgeführt. Dieselben umfassen in der Hauptsache die Eliminirung der Artikel „Circuswagen, Menageriewagen, Panoramawagen und Theaterwagen" aus der Güterclassification und den bezüglichen Ausnahmetarifen, die Eliminirung der Einheitssätze für Equipagen und sonstige Fahrzeuge als Eilgut, ferner die Eliminiruug der Ausnahmetarife für die frachtgutmässige Beförderung von „Umzugsgut in Möbelwagen" in Folge der unter „X. Fahrzeuge" in den gemeinsamen Tariftheil I aufgenommenen neuen Bestimmungen.

Einschneidende Aenderungen weisen weiters auch der erste und zweite Anhang zum Hefte 1, sowie der Anhang zum Hefte 2 und die ermässigten Frachtsätze bei den diversen Localbahnen des Heftes 3 durch Ergänzungen, Neuaufnahmen oder Eliminirungen verschiedener Positionen auf.

Ausserdem erscheinen noch von den in den einzelnen Tarifheften speciell durchgeführten neuen Massnahmen erwähnenswerth:

Im Hefte 1 haben die Bestimmungen des Abschnittes A X eine Ergänzung nach der Richtung erfahren, dass die Station Linz-Umschlagplatz auch zur Auf- und Abgabe von Gütern in Wagenladungen befugt und die Station S. Sabba auch als Ausladestelle für Viehtransporte bestimmt ist.

Das Heft 2 wurde durch den Tarif für die Bukowinaer Landesbahnen (und zwar die Localbahnen Itzkany-Suczawa und Hliboka-Sereth) completirt.

Aus dem Hefte 3 endlich ist folgendes zu verzeichnen:

In den Tarif der Unterkrainer Bahnen wurde ein Ausnahmetarif für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände zu Neuanlagen und Erweiterungen von Industrieetablissements inclusive der dazu gehörigen Beamten- und Arbeiterwohnhäuser, sowie für Baumaterialien zu Bahnanlagen für forst- und landwirthschaftliche Zwecke (mit den analogen Bestimmungen wie in den anderen derartigen Tarifen) aufgenommen.

Der Stationstarif der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals wurde mit den Frachtsätzen für den Wechselverkehr zwischen Stationen der ehemaligen Mährischen Grenzbahn einerseits und Stationen der ehemaligen Mährisch-schlesischen Centralbahn andererseits ergänzt.

In den Tarif der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf wurden Bestimmungen für Sendungen der k. k. Staatstelegraphenanstalten und für Sendungen für Zwecke der Staatspferdezuchtanstalten aufgenommen und die letzteren Bestimmungen auch in den Tarif der Localbahn Waidhofen a. d. Ybbs—Kienberg-Gaming einbezogen.

In dem Tarife der Localbahn Vöcklabruck-Kammer wurden aus dem Wechselverkehre die Relationen von Kammer nach Bregenz, Buchs, Feldkirch, Lindau und Lindau Rangirbahnhof, St. Margrethen und Schwarzach eliminirt, weil dieselben ab Vöcklabruck Verbandsrelationen des Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Güterverkehres sind.

In dem Tarife der Localbahn Fehring-Fürstenfeld wurde eine Regulirung der Einheitssätze vorgenommen, wodurch eine Aenderung in den Frachtsätzen dieser Localbahn, sowie in den directen Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Stationen dieser Localbahn einerseits und Stationen des Abschnittes A (Graz—Fehring Landesgrenze), bezw. der Localbahn Gleisdorf-Weiz eingetreten ist.

Mit Rücksicht auf die Bestimmnngen für die Frachtberechnung, wonach die auf Grund der Einheitssätze unter Zuschlag der Manipulationsgebühren sich ergebenden Frachtsätze auf ganze Kreuzer ab-, bezw. aufzurunden sind, wurden die Frachtsätze in den Stationstarifen jener Localbahnen des Heftes 3, welche Eigenthum des Staates sind, ab-, bezw. aufgerundet.

Das Gleiche geschah im zweiten Anhange des Heftes 1 bei den dem Staate eigenthümlichen Localbahnen im Wechselverkehre mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, insoweit nicht specielle Verhältnisse, insbesondere Verträge, die Beibehaltung der Kreuzerbruchtheile mit sich brachten.

Als eine beachtenswerthe instructive Anordnung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verdient schliesslich noch die Hinausgabe von tabellarischen Zusammenstellungen über die der Gebührenermittlung zu Grunde zu legenden Durchschnittsgewichte für leere oder gefüllte Bierfässer aus den an den eigenen Bahnlinien situirten Brauhäusern und die an diesen Linien weiters befindlichen Reexpeditonsstellen besonderer Erwähnung.

Ausland.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher, Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einführung der Nachträge 6.) Am 1. Jänner 1897 traten zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 6, bezw. 5 in Kraft, welche Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthalten. Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Belgien. (24 Stunden-Tag.) Der Minister für Eisenbahnen, Posten, Telegraph und Schiffahrt in Brüssel hat verfügt, dass ab 1. Mai 1897 in allen seinem Ressort zugehörigen Dienseszweigen die Bezeichnung der Stunden fortlaufend von 1 bis 24 zu erfolgen haben wird.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
339	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Eis	Sachsenfeld		Bei Aufgabe in Wagenladungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Kronen pro Wagen			Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten
					Markt-Tüffer				26·74	13	13·74			
					Steinbrück				32·74	20	12·74			
					Hrastnigg				38·74	24	14·74			
					Trifail				38·74	24	14·74			
340	Südbahn-Gesellschaft		1. Mineralische Schweröle der Position 1241/1331 des Waarenverzeichnisses im Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Gütertarife, auch Blau- und Grünöl, welche bei 16° Réaumur ein specifisches Gewicht von mindestens 0·850 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 (nach Engler) haben, ferner 2. Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Budapest Südbahn		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Beförderung und Instradirung der Transporte nach den Vorschriften für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg			Kartirung		
					Peri transit				1. 33·52 2. 42·27	22·60 22·60	10·92 19·67			
					Cormons transit				1. 26·62 2. 34·40	20·40 20·40	6·22 14·—			
341	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893, bezw. dessen Nachträge	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Nachlässe von den Frachtsätzen des Südwestösterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893, bez. w. Nachtrag I, giltig vom 1. August 1894, und Nachtrag II, giltig vom 1. December 1894, pro 100 kg in Kreuzern ö. W.

Von	Ala	Atzwang	Auer	Avio	Blumau	Bozen-Gries	Branzoll	Brixen	Brixlegg	Calliano	Hall	Innsbruck	Jenbach	Kirchbichl	Klausen	Kufstein	Kundl	Lavis	Matarello	Mori	Neumarkt-Tramin	Roveredo	Salurn	S. Michele	Schwaz	Trient	Waidbruck	Wörgl
I. Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen:																												
Andrijevci	13·3	3·3	6·3	13·3	3·3	4·3	5·3	1·3	24·7	12·3	9·7	3·7	20·7	26·1	2·3	29·1	19·5	9·3	11·3	13·3	7·3	13·3	8·3	8·3	18·7	10·3	2·3	19·7
Baranyavár-Monostor	29·1	19·1	22·1	29·1	19·1	20·1	21·1	17·1	32·3	28·1	25·5	19·3	32·0	38·9	18·1	42·0	32·5	25·1	27·1	29·1	23·1	29·1	24·1	24·1	31·8	26·1	18·1	32·5
Báté	11·6	1·6	4·6	11·6	1·6	2·6	3·6	—	9·6	10·6	9·6	8·1	9·6	16·6	0·6	19·6	9·6	7·6	9·6	11·6	5·6	11·6	6·6	6·6	9·6	8·6	0·6	9·6
Báttaszék	8·9	—	1·9	8·9	—	—	0·9	—	2·6	7·9	1·0	0·5	2·3	9·4	—	12·4	3·0	4·9	6·9	8·9	2·9	8·9	3·9	3·9	2·0	5·9	—	3·3
Bosnabrod	13·7	3·7	6·7	13·7	3·7	4·7	5·7	1·7	25·1	12·7	10·1	3·9	21·1	32·1	2·7	32·1	29·1	9·7	11·7	13·7	7·7	13·7	8·7	8·7	19·1	10·7	2·7	31·1
Brod	14·2	4·2	7·2	14·2	4·2	5·2	6·2	2·2	25·5	13·2	10·5	4·2	21·5	32·5	3·2	32·5	29·5	10·2	12·2	14·2	8·2	14·2	9·2	9·2	19·5	11·2	3·2	31·5
Dárda	28·0	18·0	21·0	28·0	18·0	19·0	20·0	16·0	25·5	27·0	14·2	17·9	25·3	32·2	17·0	35·2	25·8	24·0	26·0	28·0	22·0	28·0	23·0	23·0	24·6	25·0	17·0	25·8
Doberlin	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	29·5	23·5	18·5	11·5	29·5	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
Dombovár	13·6	3·6	6·6	13·6	3·6	4·6	5·6	1·6	9·6	12·6	9·6	7·5	9·6	16·6	2·6	19·6	9·6	9·6	11·6	13·6	7·6	13·6	8·6	8·6	9·6	10·6	2·6	9·6
Eszék (Osiek)	25·0	15·0	18·0	25·0	15·0	16·0	17·0	13·0	18·0	24·0	16·7	15·6	17·9	25·0	14·0	28·0	18·4	21·0	23·0	25·0	19·0	25·0	20·0	20·0	17·7	22·0	14·0	18·0
Eszék alváros (Osiek dolnijgrad)	24·3	14·3	17·3	24·3	14·3	15·3	16·3	12·3	17·7	23·3	16·1	15·0	17·2	24·3	13·3	27·3	17·7	20·3	22·3	24·3	18·3	24·3	19·3	19·3	17·0	21·3	13·3	17·7
Gárcin	13·1	3·1	6·1	13·1	3·1	4·1	5·1	1·1	24·7	12·1	9·7	3·5	20·7	29·4	2·1	32·4	22·7	9·1	11·1	13·1	7·1	13·1	8·1	8·1	18·7	10·1	2·1	22·9
Hidas Bonyhád	13·8	3·8	6·8	13·8	3·8	4·8	5·8	1·8	9·6	12·8	11·7	4·8	9·6	16·6	2·8	19·6	9·6	9·8	11·8	13·8	7·8	13·8	8·8	8·8	9·6	10·8	2·8	9·6
Ivankovo	11·6	1·6	4·6	11·6	1·6	2·6	3·6	—	8·4	10·6	8·5	2·5	8·1	15·0	0·6	18·0	8·8	7·6	9·6	11·6	5·6	11·6	6·6	6·6	7·9	8·6	0·6	8·8
Jassenovac	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Kaposvár	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·6	11·6	9·5	9·3	9·6	16·6	1·6	19·6	9·6	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·6	9·6	1·6	9·6
Kostajnica	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	31·5	23·5	18·5	11·5	29·5	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
Magyar-Boly	31·3	21·3	24·3	31·3	21·3	22·3	23·3	19·3	31·5	30·3	27·7	21·5	31·5	33·5	20·3	36·5	31·5	27·3	29·3	31·3	25·3	31·3	26·3	26·3	34·7	28·3	20·3	31·5
Mágocs	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·4	11·6	13·0	6·6	9·4	16·6	1·6	19·6	9·4	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·4	9·6	1·6	9·4
Medare-Dragalič	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Mikanovci	11·9	1·9	4·9	11·9	1·9	2·9	3·9	—	11·8	10·9	8·3	2·5	11·4	18·6	0·9	21·4	12·1	7·9	9·9	11·9	5·9	11·9	6·9	6·9	11·2	8·9	0·9	12·3
Novska Okučane	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Samac	11·8	1·8	4·8	11·8	1·8	2·8	3·8	—	19·5	10·8	8·7	2·5	19·7	25·9	0·8	28·9	19·8	7·8	9·8	11·8	5·8	11·8	6·8	6·8	17·7	8·8	0·8	19·8
Sibinj Staro-Petrovoselo	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Strzivojna-Vrpolje	13·0	3·0	6·0	13·0	3·0	4·0	5·0	1·0	20·6	12·0	9·8	3·7	20·8	27·3	2·0	30·3	21·0	9·0	11·0	13·0	7·0	13·0	8·0	8·0	18·8	10·0	2·0	21·2
Szászvar-Mázá	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·6	11·6	12·6	5·7	9·6	16·6	1·6	19·6	9·6	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·6	9·6	1·6	9·6
Szent-Lörincz	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	31·5	25·5	31·5	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
Uj-Gradiska (Nova Gradiska) Uj-Kapella-Batrina (Nova Kapella-Batrina)	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Vinkovci	11·3	1·3	4·3	11·3	1·3	2·3	3·3	—	4·5	10·3	2·7	2·2	4·0	10·9	0·3	13·9	4·7	7·3	9·3	11·3	5·3	11·3	6·3	6·3	3·6	8·3	0·3	4·9
Volinja	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	29·5	23·5	18·5	11·5	29·5	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
II. Stationen der Localbahn Vinkovci-Brčka:																												
Brčka-Gunja	12·7	2·7	5·7	12·7	2·7	3·7	4·7	0·7	6·1	11·7	4·2	3·7	5·5	12·3	1·7	15·3	6·2	8·7	10·7	12·7	6·7	12·7	7·7	7·7	5·2	9·7	1·7	6·2
III. Stationen der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn:																												
Darány	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	26·5	22·5	31·5	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
Pécs	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	26·5	30·5	26·5	24·0	26·5	33·5	20·5	36·5	26·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	26·5	28·5	20·5	26·5
Szigetvár	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	31·5	25·5	31·5	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
IV. Stationen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin:																												
Banjaluka Stadt " Vorstadt Ivanjska Kozarac Novi Osmarka Prjedor Swodna	23·5	13·5	16·5	23·5	13·5	14·5	15·5	11·5	28·5	22·5	17·5	10·5	28·5	37·5	12·5	40·5	30·5	19·5	21·5	23·5	17·5	23·5	18·5	18·5	26·5	20·5	12·5	30·5

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	dass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 1	kg			
342	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholz-Extract in tropfbar flüssigem Zustande Brennholz Holz des Specialtarifes 2	N o r m a n c i	Wien St.E.G. „ K.F.N.B. „ Matzleinsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	181 Heller 143 Heller 146 Heller		Im Kartirungswege		
343	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	B a r c s	Leoben transit	Die Sendungen müssen zum Zwecke der Vermahlung von Mühlen-Etablissements bezogen werden, welche in Lambach bezw. in westlich von Lambach gelegenen Stationen der k. k. Staatsbahnlinien bis Passau, Ried, Simbach und Salzburg gelegen sind. Dieselben müssen von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Aus den Original-Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leoben auf Grund der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 150 ex 1896, Pos. 2764 publicirten Ermässigung abgerechnet wurden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f	171 Heller incl. ungar. Steuer	130 Heller incl. ungar. Steuer	41 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Leoben und die Original-Frachtbriefe ab Leoben bis zur definitiven Bestimmungsstation, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
344	**Böhmischen Commercialbahnen**		Ziegel der Position Z—1 der Güterclassification im Tarife, Theil 1 vom 1. Jänner 1893	a) Stare-Misto b) Jičin (B.C.B.)	Bakov Dětenic Domausnice Dymokur Fürstenbruck Hejkovic Jičin Jičinoves Königstadtl Kopidlno Křinec Libaň-Psinic Nimburg St.E.G. Obrubce Ronov- Woskořinek Rožďalovic Taxis-Dobrovic Stare-Misto Unter-Bautzen Žerčice	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Februar 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1897	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	Kreuzer a) | b) 12·3 | 12·8 7·2 | 7·7 8·6 | 9·1 8·9 | 9·4 11·2 | 11·7 8·5 | 8·9 4·0 | — 4·0 | 5·3 10·4 | 10·9 5·7 | 6·2 8·0 | 8·5 6·5 | 7·0 10·4 | 10·9 10·1 | 10·7 8·8 | 9·3 7·0 | 7·5 10·1 | — — | 4·0 9·6 | 10·1 9·3 | 9·7	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
345	Südbahn-Gesellschaft		Cement, Ziegel, Bruchsteine und Quadern	Leoben S.B. transit	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch Organe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	22 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
346	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Hetzendorf-Grenze	Wr. Neustadt und vice versa	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Sendungen müssen von Organen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen an die Locomotivfabrik in Wr. Neustadt, bezw. von dieser an Organe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Besteht kein directer Tarif	—	26	—	Im Kartirungswege		
				Leobersdorf				Localtarif	18 Heller	10 Heller	8 Heller			
347	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Reservebestandtheile, Betriebsmaterialien etc.	Leoben	Vordernberg und vice versa	Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif		Bei Aufgabe als Eilgut 8 kr. pro 100 kg; bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 4 kr. pro 100 kg, und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen 3·1 kr. pro 100 kg		Im Kartirungswege		
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend							ö. W. fl. 0·80 per Lastwagen				
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend							ö. W. fl. 1·50 per Personenwagen				
			Secundärzugsmaschinen sammt Tender und für Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend							ö. W. fl. 2·20 per Tendermaschine oder per Schlepptender				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
348	Südbahn-Gesellschaft		Secundärzugs-Maschinen sammt Tender und Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag	Die Transporte müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein.	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Interner Tarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen 28·80		Im Kartirungswege		
				Grenze Hetzendorf						30·60				
				Leobersdorf						21·40				
				Leoben S.B.						12·40				
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.					51·—	pro Tendermaschine oder pro Schlepptender			
				Grenze Hetzendorf						52·80				
				Leobersdorf						43·40				
				Leoben S.B.						15·40				
				Unter-Drauburg						27·80				
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Drauburg					14·—				
				und vice versa										
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, dann Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Eisenbrücken-Constructionstheile, Gerüsthölzer, Werkzeuge, Ladungsutensilien, als: Plachen, Kippen, Reitelketten etc., dann Militär-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.	*) Für Sendungen im Verkehre zwischen Grenze Hetzendorf einerseits und Graz S.B., bezw. Mürzzuschlag andererseits werden die Gebühren auf Grund nebiger Einheitssätze und der bis, bezw. ab Wien (Matzleinsdorf) entfallenden kilometrischen Distanzen unter Hinzurechnung von 8 km ermittelt			Verschieden	Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro Kilometer und 100 kg. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·4 Heller pro 100 km und 1 km, und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen 31 Heller pro Wagen und 1 km	Verschieden			
				Hetzendorf loco										
				Grenze Hetzendorf *)										
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag									
				Hetzendorf loco										
				Grenze Hetzendorf *)										
				Leobersdorf										
				und vice versa										
				Graz S.B.	Laibach S.B.									
					Leoben S.B.									
					Leobersdorf									
					Mürzzuschlag									
					Unter-Drauburg									
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Drauburg									
				und vice versa										
				Laibach	Videm-Gurkfeld									
				und vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
349	Südbahn-Gesellschaft		Tenderlocomotiven (Secundärzugsmaschinen), auf eigenen Rädern laufend	Wörgl	Trient (Trento) und vice versa	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Valsugana-Bahn dienen und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von denselben zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Classe B je nach dem Gewichte		Kronen pro Stück 55·58	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Innsbruck						42·18				
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Wörgl						37·05				
				Innsbruck						28·12				
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend	Wörgl						18·53				
				Innsbruck						14·06				
			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge; dann Lebensmittel und Emballagen	Wörgl		a) bei Beförderung als Eilgut, b) " " " Frachtgut in jedem Gewichte, c) " " " und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief		Localtarif	Verschieden	200 Heller, 100 Heller, 77·20 Kronen } pro 100 kg, pro 100 kg, pro Wagen				
				Innsbruck						a) 151 Heller b) 76 Heller c) 58·60 Kronen				
			Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wörgl		Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Die Sendungen müssen für Betriebszwecke der Valsugana-Bahn dienen und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k.k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von denselben zur Aufgabe gebracht werden			Heller 113	Heller 57	Heller 56			
				Innsbruck					92	46	46			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
350	Südbahn-Gesellschaft		Tenderlocomotiven (Secundärzugs-Maschinen), auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Drauburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.	Monfalcone	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano bestimmt und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Interner Tarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen pro Stück 133·30 97·40 81·50 81·30 32·40 9·90 7·20	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Drauburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.						88·90 64·90 54·40 54·20 21·60 6·60 4·80				
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Drauburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.						44·50 32·50 27·20 27·10 10·80 3·30 2·40				
351			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- u. Inventargegenstände, Schienen, Schienen-Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge	Grenze Hetzendorf*) Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Drauburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.	Monfalcone und vice versa	Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano, bezw. für den Bau der Eisenbahnlinie Cervignano—Landesgrenze bestimmt und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. an die Bauleitung der Eisenbahnlinie Cervignano—Landesgrenze adressirt sein. a) Bei Beförderung als Eilgut. b) Bei Beförderung als Frachtgut in jedem Gewichte. c) Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. *) Für Sendungen von Grenze Hetzendorf nach Monfalcone und umgekehrt werden die Gebühren auf Grund vorstehender Einheitssätze und einer Entfernung von 597 km ermittelt		Localtarif	Verschieden	a) 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km b) 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km c) 31 Heller pro Wagen und 1 km				
			Bauholz	St. Peter Agram	Monfalcone				ad c) 48 145	ad c) 21 88	ad c) 27 57			
			Cement	Laibach					56	45	11			
									Heller, bezw. incl. ung. Steuer		Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
352	**Südbahn-Gesellschaft**		Eine Arbeitsmaschine	A l a	Wörgl transit	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Sendung muss für die Werkstätte der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Linz bestimmt und an dieselbe adressirt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif		116 Heller		Im Kartirungswege		
			Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf) und vice versa	Grenze Hetzendorf	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Für derlei Sendungen, welche von der Maschinenwerkstätte der Österr.-ungar. Staatseisen-Gesellschaft in Wien, neu oder reparirt, in Wien Matzleinsdorf aufgegeben werden und für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sind, oder für solche, welche von den k. k. Staatsbahnen via Grenze Hetzendorf an die genannte Werkstätte zur Reparatur gesendet werden		Besteht kein Tarif		10 Heller				
353	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Vysočan (B.N.B.) oder vice versa	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897, bezw. Nachtrag II zum Tarife Theil II — Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	107 Kreuzer	104 Kreuzer	3 Kreuzer	Im Kartirungswege		Die Verladung der bezüglichen Sendungen haben die Absender auf eigene Kosten besorgen zu lassen; die Eisenbahnverwaltungen übernehmen jedoch für den durch nicht entsprechende Verladung während des Transportes entstehenden Schaden keinerlei Haftung
				Vysočan (Oe.N.W.B.) oder vice versa	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
354	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:	1. Eilgüter, als: a) gewöhnliche,	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Versender und Empfänger	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	429	Verschieden	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			b) ermässigte,							195				
			c) besonders ermässigte							193				
			2. Frachtgüter der Güterclassen, als: a) der Classe I,							208				
			b) „ „ II,							159				
			c) „ „ A,							104				
			d) „ „ B,							74				
			e) „ „ C,							48				
			f) des Specialtarifes 1,							77				
			g) der Sperrigkeitsclasse	bezw. vice versa						284				
			3. Eisen und Stahl etc. der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, u. zw.: a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, b) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				a) 59·3 b) 78·4	a) 58·0 b) 75·1	a) 1·3 b) 3·3			
					Olmütz				a) 56·4 b) 74·2	a) 54·6 b) 70·7	a) 1·8 b) 3·5			
				bezw. vice versa	Prossnitz				a) 58·3 b) 76·9	a) 56·8 b) 73·5	a) 1·5 b) 3·4			
				Oswięcim	Sternberg				a) 54·9 b) 72·1	a) 52·9 b) 68·4	a) 2·0 b) 3·7			
					Olmütz				a) 51·8 b) 67·6	a) 49·3 b) 63·7	a) 2·5 b) 3·9			
				bezw. vice versa	Prossnitz				a) 56·2 b) 73·9	a) 54·3 b) 70·4	a) 1·9 b) 3·5			
			4. Eisen und Stahl etc. der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen a) für Sendungen der Pos. E—6, b) für Sendungen der Pos. E—7	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Oswięcim				Verschieden	a) 74 b) 79	Verschieden			
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				a) 52·0 b) —	a) 48·4 b) —	a) 3·6 b) —			
					Olmütz				a) 48·0 b) —	a) 45·6 b) —	a) 2·4 b) —			
				bezw. vice versa	Prossnitz				a) 58·3 b) 58·3	a) 47·4 b) 50·7	a) 10·9 b) 7·6			
				Oswięcim	Sternberg				a) 54·9 b) 54 9	a) 44·2 b) 47·2	a) 10·7 b) 7·7			
					Olmütz				a) 51·8 b) 51·8	a) 41·2 b) 44·0	a) 10·6 b) 7·8			
				bezw. vice versa	Prossnitz				a) 56·2 b) 56·2	a) 45·4 b) 48·5	a) 10·8 b) 7·7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									kr.	kr.	kr.			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar: 5. Holz des Specialtarifes 2, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Versender und Empfänger	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	44·0	Verschieden	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				38·8	29·1	9·7			
					Olmütz				37·4	27·5	9·9			
					Prossnitz				38·3	28·5	9·8			
				bezw. vice versa										
				Oswięcim	Sternberg				36·7	26·6	10·1			
					Olmütz				34·9	24·9	10·0			
					Prossnitz				37·3	27·3	10·0			
					Troppau K.F.N.B.				25·6	16·5	9·1			
				bezw. vice versa										
			6. Eisenbahnschwellen, hölzerne, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	Oswięcim				Verschieden	41·0	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				32·8	26·1	6·7			
					Olmütz				31·7	24·5	7·2			
					Prossnitz				32·4	25·5	6·9			
				bezw. vice versa										
				Oswięcim	Sternberg				31·2	23·6	7·6			
					Olmütz				30·0	21·9	8·1			
					Prossnitz				31·6	24·3	7·3			
				bezw. vice versa										
			7. Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel (Locomotive, Tender und Eisenbahnwagen), neue, auf eigenen Rädern laufend, bei Aufgabe in unbeladenem Zustande als Frachtgut	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Oswięcim				82·6	54·7	27 9			
					Sternberg				59·3	48·5	10·8			
					Olmütz				56·4	47·8	8·6			
					Prossnitz				58·3	48·2	10·1			
				Olmütz transito (für Sendungen von Prag)	Oswięcim				51·8	46·7	5·1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:	8. Gewöhnliche Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, alte, bereits im Gebrauche gestandene, auf eigenen Rädern laufend, bei Aufgabe in unbeladenem Zustande als Frachtgut: a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Oswięcim bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Versender und Empfänger	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897		per Stück Mark 168·48 63·18 42·12 21·06		Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg					107·04 40·14 26·76 13·38				
			a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen		Olmütz bezw. vice versa					100·32 37·62 25·08 12·54				
			a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Olmütz transito	Oswięcim bezw. vice versa					89·76 33·66 22·44 11·22				
355	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine	Voltelsbrunn	Pohrlitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch die Parteien. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	17·7 kr.	14·0 kr.	3·7 kr.	Im Kartirungswege		
356	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—20, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Rayeza	Brünn Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässig. Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	40 kr.		Im Kartirungswege		
357	Buschtěhrader Eisenbahn													

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 wird für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Eisenbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit dem Flügel von Protiwitz nach Buchau dienenden, in der Station Rakonitz (B.E.B.) zur Abgabe gelangenden Baumaterialien, einschliesslich Eisenmaterialien, Baurequisiten und Werkzeuge bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine 30percentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 unter den nachfolgenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Minimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·16 kr. ö. W. per 100 kg und jedes Kilometer verbleiben muss.

Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten, die Aufgabsstationen, sowie die Zeit, innerhalb welcher die Verfrachtung erfolgen wird, zu entnehmen sind.

Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabsstationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben.

Diese Begünstigung findet gegen bis spätestens Ende Jänner 1898 zu bewirkende Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmsscheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, im Rückvergütungswege Anwendung.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
358	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Mähr.-Budwitz	Karlsbad	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 2 giltigen allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Tarife	78·8	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Goltsch-Jenikau						65·9				
359	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Braunkohle	Ossegg und Ossegg II	Leoben S.B. transit	Aufgabe als Frachtgut: Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	66 kr.	61 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
360	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Frachtgüter aller Art	Lohm	Tachau	a) Für Sendungen unter 5000 kg. b) Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	a) 7 kr. ö. W. b) 4 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
361	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Holzpapierstoff der Pos. H-29 der Güterclassification im Tarif-Theile I; b) Holzstoffpappe der Pos. H-33 der Güterclassification im Tarif-Theile I als Frachtgut	Unter-Rohr	Wels	**Bei Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 60 Waggons à 10 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	a) 13·1	9·0	4·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die k. k. Staatsbahn-Direction Linz vorzulegen sind und nicht wieder zurückgestellt werden	
									b) 16·8	9·0	7·8			
				Sattledt					a) 8·0	5·0	3·0			
									b) 10·0	5·0	5·0			
			Säcke, gebrauchte, der Pos. S-11 der Güterclassification im Tarif-Theile I als Frachtgut	Wels	Unter-Rohr	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen			15·2	9·0	6·2			
					Sattledt				9·3	5·0	4·3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
362	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Hütteldorf, Nussdorf, Penzing, Wien I. (K.E.B.) und Wien II. (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen eine „Bauleitung der Wiener Stadtbahn“ als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	0·08 kr. per 100 kg und 1 km, in minimo aber 4 kr. per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf eine der vorbezeichneten Bauleitungen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden	Die Cedirung dieser Frachtermässigung an dritte Personen ist unstatthaft
363	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Pos. H—20, Punkt 4, der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Wien K.F.N.B. transit und Wien St.E.G. transit		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen eine der Bauleitungen der Wiener Stadtbahn als Empfängerin erscheint, zur Beförderung gelangen. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif, bezw. Gebührentarif der Wiener Verbindungsbahn	Bestehen keine directen Frachtsätze			Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Ueberfuhrsgebühren von Nussdorf transit nach den Lagerplätzen bei Wien-Brigittenau und Wien-Heiligenstadt, bezw. von Hütteldorf-Hacking nach dem Lagerplatze bei Hütteldorf-Hacking bereits enthalten. Die Transporte können erst nach Fertigstellung der zu den genannten Lagerplätzen führenden Geleiseanlagen bewirkt werden
				dem Lagerplatze der Wiener Stadtbahn bei Hütteldorf-Hacking	Nussdorf transit									
					Wien-Heiligenstadt / Wien-Brigittenau					13 kr. / 10 kr.				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
364	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steinbruch-Abraum (Steinbruchschutt)	Dem Schleppgeleise im Steinbruche Pressbaum	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut mittelst Turnuswagen unter der Adresse der k. k. Baudirection oder einer k. k. Bauleitung für die Wiener Stadtbahn und der ausdrücklichen Declaration als: „Steinbruch-Abraum (Steinbruchschutt) für den Bau der Wiener Stadtbahn gratis beigestellt“. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	1·6 Kreuzer		Im Kartirungswege		
365	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahnbau-Materialien der Classe A der Classe B der Classe C des Sp.-T. 2 des A.-T. I des A.-T. II	a) Penzing, b) Nussdorf, c) Wien K.F.N.B. transit	Wien Hauptzollamt	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und demzufolge mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die „Bauleitung der Wiener Stadtbahn“ als Empfängerin erscheint	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	Heller a) 24 b) 24 c) 14 a) 22 b) 22 c) 12 a) 20 b) 20 c) 10 a) 20 b) 20 c) 10 a) 15 b) 20 c) 10 a) 15 b) 20 c) 10	 12 15 7 11 14 6 10 13 5 10 13 5 7·5 13 5 7·5 13 5	 12 9 7 11 8 6 10 7 5 10 7 5 7·5 7 5 7·5 7 5	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Wien zu bewirkende Vorlage der auf die „Bauleitung der Wiener Stadtbahn“ als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	

Die Absendung der vorbezeichneten Transporte nach Wien Hauptzollamt ist erst vom Zeitpunkte der Uebergabe der vom Wechsel Nr. 50 abzweigenden, hinter dem Heizhause gelegenen Stockgeleise und nur in dem Umfange gestattet, als sämmtliche angelangten und noch nicht abgeführten Transporte auf diesen Geleisen untergebracht werden können.

Unter diesen Modificationen wird für die vorbezeichneten Transporte die im Tarife, Theil II, für die den Verkehr mit den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894 auf Seite 6—7, Abschnitt III, Post 6, hinsichtlich der Güterabgabe in Wien Hauptzollamt ausgesprochene Beschränkung aufgehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
366	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsmittel, Weichen und Weichentheile, Kreuzungsstücke, sowie Brückentheile der Pos. E—6 der Güterclassification im Tarif-Theile I	Den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Neuhaus	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Neuhaus-Neubistritz bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen der Concessionär dieser Localbahn (zu Handen des Oberingenieurs Prasch) als Empfänger zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	0·1 kr. pro 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. ö. W. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der auf den Concessionär der Localbahn Neuhaus-Neubistritz als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
367	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Erdfarben (Farberden) der Pos. E—22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Radnitz	Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	176 kr. ö. W.	148 kr. ö. W.	28 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
368	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Chromsaures Kali und Natron	Aussig (A.T.E.)		Bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband. Tarif, Theil II — Heft 2 vom 1. März 1896	In Kreuzern ö. W.			Im Kartirungswege		
					Lindau, Bludenz, Bregenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Götzis, Hohenems, Lauterach, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach, Strassenhaus				356	232	124			
					Hard-Fussach				364	234	130			
					Lustenau und St. Margrethen				364	235	129			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Antheile in Pfennig					
369		K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Zucker aller Art	Brody (Bhf.) transit	Krakau transit für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit, bezw. nach Breslau-Oderumschlag oder Cosel-Oderhafen zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts und Hamburg transit seewärts	Bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1. für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	137	92	45	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidirung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss (für Sendungen, die per Achse in Brody, Podwołoczyska oder Nowosielitza einlangen, genügt der Nachweis der russischen Provenienz im Sinne der im Tarife für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. September 1896 auf Seite 18 unter II. 3 A c enthaltenen speciellen Bestimmungen), b) die auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagsplatze oder nach Cosel-Oderhafen und des Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, bezw. Hamburg. Bei Aufgabe der Sendungen mit directe von der russischen Versandtstation nach der deutschen Hafen-, bezw. Umschlagsstation lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidirung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate von der russischen Versandtstation nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagsplatze oder nach Cosel-Oderhafen und des Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, bezw. Hamburg. Die vorzulegenden Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau in Vorlage zu bringen	
				Podwołoczyska (Bhf.) transit:										
				a) für Sendungen von Stationen der Linie Wołoczysk—Proskurow (inclus.)					a) 168	a) 112	a) 56			
				b) für Sendungen von Proskurow					b) 168	b) 106	b) 62			
				c) für Sendungen von Bogdanowzy und darüber					c) 168	c) 91	c) 77			
				Nowosielitza (Bhf.) transit					200	134	66			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
370	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz des Ausnahmetarifes 6 b des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandtarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Chotovin	Falkenstein	Der im Tarif des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892 für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 b vorgesehenen Bestimmungen	Vom 20. Jänner 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	Pfge. Ausnahmetarif Nr. 6 b 89		Im Kartirungswege		
				„	Wülkwitz					99				
				Mattighofen	Falkenstein					114				
				„	Wülkwitz					134				
				Vitis	Falkenstein					93				
				„	Wülkwitz					105				
				Vöcklabruck	Falkenstein					110				
				„	Wülkwitz					128				
371	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 werden parteieigene, mit einer dauerhaften und deutlichen Bezeichnung des Namens des Eigenthümers und seines Wohnortes (Eisenbahnstation) versehene, zum Schutze von in der Station Michelob aufgegebenen Thonsendungen verwendete Decken auf dem Rücktransporte innerhalb dreier Monate durch den Empfänger an den Eigenthümer als Frachtgut bei Erfüllung der für die Anwendung des bezüglichen ermässigten Tarifsatzes allgemein giltigen Bestimmungen des Tarifes, Theil I, der österr., ungar. und bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 vom Ladegeleise am Moraviaflügel nächst der Station Lužna Lischan nach Michelob frachtfrei befördert. Die tarifmässig entfallenden Nebengebühren sind voll zu entrichten. Für die Verladung der erwähnten Decken am Moraviaflügel dürfen nur solche Wagen benützt werden, welche dort entladen worden sind und nach der Station Lužna Lischan leer zurückkehren sollen.											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
7	Nr. 150 vom 31. December 1896	2813	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kgl. Ungar. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralkohle, Coaks und Briquettes	Oderberg, Dombrau, Karwin, Ostrauer Kohlenrevier	den Budapester Bahnhöfen und Palota-Ujpest	In der Rubrik „Besondere Bemerkungen“ ist in der 3. und 4. Zeile statt den Worten „Refactie-Frachtsätze“ die Worte „Fracht-Nachlässe“ zu setzen	
8	Nr. 4 vom 12. Jänner 1897	233	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen, Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes und Pflaumenmus	Mikanovci	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	In der nebenbezeichneten Relation hat der Refactiesatz statt „374“, richtig „274“ Heller pro 100 kg zu lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. **Wien, 19. Jänner 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 20. December 1896,*) betreffend die Ermächtigung des Nebenzollamtes in Parenzo zur zollfreien Behandlung von voraus- oder nachgesendeten Reiseeffecten.

Das Nebenzollamt I. Classe in Parenzo wird zur zollfreien Behandlung von voraus- oder nachgesendeten Reiseeffecten nach Massgabe des Artikels IX, Z. 1 des Zollgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Biliński m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 23. December 1896,) betreffend die Ermächtigung des k. k. Hauptzollamtes preuss. Heinersdorf zur Abfertigung von Eisenbahngütern im Streckenzugsverkehre über preussisches Gebiet.**

Das auf dem Bahnhofe in preuss. Heinersdorf aufgestellte k. k. Hauptzollamt II. Classe wird zur Abfertigung von Eisenbahngütern im Streckenzugsverkehre über preussisches Gebiet ermächtigt.

Biliński m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897, Z. 508/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Note vom 22. December 1896 ist im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, die am 30. November 1896 eröffnete Theilstrecke Erdököz—Tiszolcz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Zólyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entsprechende Vormerkung genommen. Eine Aenderung der Liste ist nicht erforderlich, da die Localbahn Zólyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz in derselben unter o² der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Linien bereits eingetragen ist. Mit Rücksicht hierauf ist auch der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecke in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Hievon wurden gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens die betheiligten Vertragsstaaten vom Centralamte mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 7. Jänner 1897 in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 12. Jänner 1897.

*) Enthalten in dem am 10. Jänner 1897 ausgegebenen II. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 2.
**) Enthalten in dem am 10. Jänner 1897 ausgegebenen II. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 3.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 561. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Jänner wurde die Berathung über den Voranschlag des Eisenbahnministeriums für 1897 fortgesetzt.

Abg. Lupul plaidirt für die Errichtung einer selbstständigen Betriebsdirection in Czernowitz für die im Bereiche der Bukowina gelegenen Eisenbahnlinien, denn es sei unnatürlich, dass die Interessenten von Czernowitz an die Betriebsdirection in Stanislau gewiesen werden; die Erweiterung des Wirkungskreises des Czernowitzer Eisenbahn-Inspectorates sei ungenügend. Er verweist auf die bezüglichen Petitionen und hofft, dass das Eisenbahnministerium diesem Bedürfnisse Rechnung tragen werde. Ferner betont er die Nothwendigkeit der Erweiterung des Bahnhofes in Czernowitz und mehrerer anderer Stationsgebäude; am entsprechendsten wäre eine Verlegung des Bahnhofes in die obere Stadt, weil dann die zu errichtende Betriebsdirection im alten Bahnhofgebäude untergebracht werden könnte. Die Bukowina erwarte von der Erfüllung dieser Wünsche die Hebung ihrer Gewerbethätigkeit und den Absatz ihrer reichen Holzproducte.

Abg. Kaftan ist der Anschauung, dass das Staatsbahndeficit von rund 32 Millionen herabzumindern sei; allein weder eine Transportsteuer, noch eine Erhöhung der Tarife hält er für das geeignete Mittel. Was die Transportsteuer anbelangt, so haben Frankreich und England damit keinen Erfolg erzielt. Eine Tariferhöhung würde auch keine wesentlich erhöhten Einnahmen im Gefolge haben, da eine ausgiebige Tariferhöhung den Verkehr herabsetzen würde. Die Privatbahnen würden bald diesem Beispiele folgen, und bei der Verstaatlichung dieser Bahnen würde sich das durch Erhöhung der Ablösungssumme schwer fühlbar machen. Das einzige Mittel, das Staatsbahndeficit herabzusetzen, sei eine richtige rationelle Verwaltung der Staatsbahnen; mit der Centralisation müsse vor Allem gebrochen werden. Die Competenz der einzelnen Staatsbahn-Directionen komme sehr häufig in Conflicte mit dem Eisenbahnministerium. In Preussen seien die administrativen und executiven Agenden streng getrennt, und so seien die Betriebsdirectionen in die Lage versetzt, den Bedürfnissen ihrer Bezirke sich völlig zu widmen. Selbst mit Kohle werden die Staatsbahnen in Böhmen, dem Kohlenlande par excellence, von Wien aus versorgt. Die Schaffung von vier Departements im Eisenbahnministerium mag mehr mit Rücksicht auf verdiente hohe Beamte als auf die sachlichen Bedürfnisse erfolgt sein. So seien der ersten Section, der juristisch-administrativen, auch technische und finanzielle Agenden zugetheilt; viel praktischer wäre die Schaffung einer finanziell-administrativen und einer technischen Abtheilung. Redner bespricht sodann die für die Erhaltung und Umgestaltung des Fahrparkes eingestellten Beträge und führt aus, dass bei der geringen Leistungsfähigkeit und den hohen Reparaturkosten solcher Locomotiven, welche bereits an 30 Jahre und darüber im Dienste stehen, es auch vom finanziellen Standpunkte aus sich empfehlen würde, dieselben auszurangiren und durch neue zu ersetzen. Er tadelt auch das sprunghafte Vorgehen bei der Erneuerung der Waggons, wodurch auch die Preise und die Lieferungsfristen ungünstig beeinflusst werden. Der Fahrpark der Oesterr. Staatsbahnen sei ein ungenügender, was schon daraus hervorgehe, dass auf 10 km in Oesterreich 2 Locomotiven, in Preussen aber 4, in Oesterreich 40 Waggons, in Preussen 83 kommen. Vorzüglich bewähren sich die neuen Eilzugs-Locomotiven, welche es auch ermöglichen würden, Waggons III. Classe in die Schnellzüge einzustellen. Redner empfiehlt die Einführung eines Frühschnellzuges von Prag nach Wien und die Herstellung eines würdigen Personenbahnhofes in Prag, welcher zu einem Centralbahnhofe auszugestalten wäre. Redner weist darauf hin, dass die Localbahnen in Preussen 30 pCt., in Ungarn 34 pCt., in unserer Reichshälfte aber nur 14 pCt. der Gesammtlänge der Eisenbahnen betragen. Insbesondere sei der Mangel an Localbahnen in Südböhmen zu beklagen. Redner lenkt die Aufmerksamkeit des Herrn Eisenbahnministers auf die unbegründeten Verzögerungen bei den Concessionsertheilungen daselbst. Schliesslich bringt er Forderungen nach strenger Einhaltung der sprachlichen Gleichberechtigung bei den Staatsbahnen in den Ländern der böhmischen Krone vor und befürwortet die Gründung zweckmässig ausgestalteter Eisenbahn-Fachschulen, um den Eisenbahnbeamten eine genügende fachliche Ausbildung zu gewähren. Er verlangt ausserdem die Schaffung einer Dienstpragmatik, eine Regelung der Gehalte der unteren Rangsclassen der Beamten und der Bezüge des Dienerpersonals und eine Entlastung der Diener, insbesondere des Zugs- und Stationspersonals.

Abg. v. Burgstaller bespricht die Frage einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest und betont, dass es eigentlich schwer sei, in dieser Frage etwas Neues vorzubringen. Durch die mangelnde Eisenbahnverbindung werde Triest zum Schaden der österreichischen Interessen auf ein sehr enges Gebiet beschränkt, während dem Hafen von Fiume von Seiten der ungarischen Regierung die ausgiebigste Förderung zu Theil werde. Diese Verhältnisse erfüllen die Triester Bevölkerung mit grosser Unruhe. Die Vorwürfe der geschehenen Versäumnisse wegen träfen aber nicht die derzeitige Regierung, welche sich der Lösung dieser brennenden Frage gegenüber sehr freundlich gestellt habe. Redner plaidirt für die Errichtung der Tauernbahn mit directer Fortsetzung bis Triest. Der Herr Ministerpräsident habe sich wiederholt in gleichem Sinne ausgesprochen und habe auch bei seinem Besuche in Triest das grösste Interesse für die Lösung dieser Frage an den Tag gelegt. Auch der Herr Eisenbahnminister sei von der Nothwendigkeit einer zweiten Bahnverbindung mit Triest durchdrungen und hat sein Interesse für diesen Gegenstand durch den Besuch des Freihafens bewiesen. Ebenso habe sich der Herr Finanzminister im Sinne der Erbauung einer zweiten Eisenbahnlinie geäussert. Nachdem nun alle competenten Minister, auch der Herr Handelsminister, sich für den Ausbau dieses Schienenweges ausgesprochen haben, könne Redner nicht zweifeln, dass dieser Bau im Jahre 1898 sicher seine Bedeckungspost im Budget finden werde. Es dürfe nicht eine Trasse gebaut werden, welche der Concurrenz Fiumes zu Gute komme, das ohnehin zum Nachtheile Triests begünstigt erscheine. Es sei bedauerlich, dass der Herr Eisenbahnminister gegen die Tauern-Predil-Bahn sich ablehnend verhalte. Sollte hier Ungarn im Spiele sein? Redner hofft, dass die Regierung bei der zu wählenden Trasse die österreichischen Interessen entschieden wahren werde. Schliesslich befürwortet Redner die Verbesserung der Beamtengehalte, insbesondere der Eisenbahnbeamten in Triest.

Eisenbahnminister FML. Ritter v. Guttenberg:

Hohes Haus! Es ist das erste Mal, dass ein Budget des Eisenbahnministeriums hier im hohen Hause zur Berathung gelangt; denn im Vorjahre war der Eisenbahnetat noch im Budget des Handelsministeriums aufgenommen und wurden erst jene Ressorttheile, welche dem Eisenbahnministerium zugewiesen worden sind, im Ausschusse getrennt und separat behandelt. Es drängt sich natürlich die Frage auf, wie die Errichtung eines eigenen Eisenbahnministeriums in Bezug auf den Staatshaushalt budgetär zum Ausdrucke gelangt. Ich halte es daher vor Allem für meine Pflicht, diesbezüglich an der Hand der Budgetziffern, welche den Herren vorliegen, Aufschluss zu geben.

Ich werde hier selbstverständlich nur in kurzen Zügen die Centralverwaltung besprechen, denn die Budgets der eigentlichen Betriebsergebnisse sind ja von ganz anderen Factoren abhängig und haben mit der Centralleitung keinen Zusammenhang.

Bevor ich zur ziffermässigen Darstellung übergehe, möchte ich noch einige Bemerkungen formaler Natur vorausschicken.

Es ist das Eisenbahnbudget, theils um demselben mehr Klarheit und Uebersichtlichkeit zu geben, theils um einen von dem hohen Hause wiederholt ausgesprochenen Wunsch zu berücksichtigen, von der Netto-Budgetirung auf die Brutto-Budgetirung übergegangen. Auch sind die Ueberrechnungen der Personalgebühren zwischen den verschiedenen Dienstzweigen nach Möglichkeit unterlassen worden.

Weiter war es in Folge der Neuorganisirung nothwendig, das Continrungsschema bedeutend zu ändern, namentlich in Bezug auf die Gruppirung der Personalauslagen. Es ist dies nothwendig geworden durch die Errichtung des Eisenbahnministeriums, durch die Auflassung der General-Direction und durch den erweiterten Wirkungskreis der Staatsbahn-Directionen. Alles dieses hat zur Folge, dass dadurch ein Vergleich des Budgets des Eisenbahnministeriums mit dem vorjährigen Budget der Eisenbahnsection des Handelsministeriums nicht ohneweiters möglich ist, wenigstens nicht auf den ersten Blick. Ein Vergleich ist nur dann möglich, wenn man eingehend die Erläuterungen durchsieht und wenn man zurückgeht und eingeht auf die Details, welche der neuen Budgetirung zur Grundlage gedient haben.

Wenn ich nun zur meritorischen Besprechung des Budgets der Centralverwaltung übergehe, so muss ich natürlich die Vorlage des Eisenbahnministeriums vergleichen mit dem Budget der bestandenen General-Direction, denn nur diese sind in engerem Zusammenhange. Ich werde hiebei alle jene Ziffern ausscheiden, welche sich auf Agenden beziehen, welche von der ehemaligen General-Direction auf die Staatsbahn-Directionen übertragen worden sind. Im ordentlichen Erfordernisse der Centralleitung sehen die Herren beim Staatsvoranschlage pro

1897 auf Seite 21 die Summe von 9,368.800 fl. ausgewiesen. Zu dieser Summe mussten nun beim Eisenbahnministerium die Kosten der Centralwagendirigirung zugeschlagen werden mit einer Summe von 216.750 fl., weil dieselbe früher im Budget der General-Direction mit inbegriffen war. Das gibt daher eine Summe von 9,585.550 fl. Nun muss aber von jener Summe all das abgeschlagen werden, was nicht mit der eigentlichen Centralverwaltung in innigem Zusammenhange ist und nicht das Personenbudget berührt. Es sind dies die Summen, welche auf Grund der Brutto-Präliminirung zum Abschlag kommen gegenüber der Netto-Präliminirung der alten General-Direction, das macht 112.430 fl. Weiter sind abzuziehen die Erwerbsteuer mit 27.860 fl., die Einkommensteuer mit 4,527.300 fl., dann die Beiträge zu Humanitätsinstituten nach Abschlag der Stipendien, Spenden und der dauernden Unterstützungen für nicht activ Bedienstete im Gesammtbetrage von 2,307.730 fl.

Es verbleibt sonach als richtige Vergleichsziffer für das Jahr 1897 der Betrag von 2,610.230 fl. Für das Jahr 1896 betrugen dagegen die Gesammtausgaben der bestandenen General-Direction 10,074.960 fl.

Hiezu kommen die Kosten der Eisenbahnsection des Handelsministeriums mit 107.230 fl, es ergibt sich daher eine Summe von 10,182 190 fl.

Wenn man nun alles das wieder abzieht, was nicht mit der Personenbudgetirung im Zusammenhange steht, so kommen abzuziehen die Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes im Betrage von 95.610 fl., Vergütungen für die Mitbenützung fremder Bahnhöfe für die Péagestrecke Laibach—Divacca etc. 248.000 fl., die Auslagen für das Salzgeschäft mit 906.500 fl., für Commissionskosten, Gerichtskosten, Feuerassecuranz u. dgl. 170.880 fl., weiter für die Kosten jenes Personals, welches von der bestandenen General-Direction den Staatsbahn-Directionen zugewiesen worden ist, 432.040 fl., endlich dieselbe Ziffernsumme, die wir früher abgezogen haben bei dem Eisenbahnministerium, nämlich Erwerbsteuer mit 27.700 fl., Einkommensteuer mit 3,389.900 fl., Wiener Verbindungsbahn 39.910 fl., die jetzt auf die Wiener Staatsbahn-Direction übergegangen ist, Beiträge zu Humanitätsinstituten 1,596.940 fl., es verbleibt somit eine Vergleichsziffer von 2,775.410 fl. gegenüber der heutigen Summe des Eisenbahnministeriums von 2,610.230 fl. Daraus ergibt sich bei der Centralverwaltung eine Ersparniss durch die neue Organisirung des Eisenbahnwesens von 165.180 fl. Damit ist wohl der Nachweis erbracht, dass die Neuorganisirung nicht mit einem Mehraufwande, sondern mit einem namhaften Mindererfordernisse verbunden war. Bei diesem Anlasse möchte ich aber auch reagiren auf jene publicistische Kundgebung eines hervorragenden Fachmannes im Eisenbahnwesen, welchen der Herr Abg. Kaftan schon früher erwähnt hat, nämlich des Herrn Abg. Dr. Kaizl. In seinen Ausführungen stellt er dar, dass die personellen Mehrkosten in dem neuen Budget für das Jahr 1897 5,952.000 fl. betragen sollen. Nun, meine Herren, das Missverständniss liegt jedenfalls darin, dass der Herr Abg. Dr. Kaizl die Ziffern sich nicht herausgruppirt hat aus dem früheren Netto-Budget gegen das jetzige Brutto-Budget. Denn von dieser Summe kommen abzuziehen 1,960.000 fl. für stabilisirte Werkstättenarbeiter, welche früher in den Budgetsummen von der Fahrparkerhaltung, Materialwesen etc. enthalten waren, weiter die Summe von 2,430.000 fl., welche jetzt in Folge der Brutto-Präliminirung in die obigen Auslagen einbezogen worden sind, daher zum Zwecke des Vergleiches wieder auszuscheiden ist.

Das wirkliche Mehrerforderniss für das Jahr 1897 beträgt im Ganzen 1,540.000 fl. und ist dadurch gerechtfertigt, dass es sich um die Besetzung neuer Eisenbahnlinien handelt, weiter um die Verbesserung der Bezüge einer gewissen Kategorie von Beamten, Unterbeamten und Diener und um die Fortsetzung der Stabilisirung der Arbeiter, welche selbstverständlich mit bedeutenden Mehrkosten verbunden ist.

In Bezug auf den finanziellen Effect der Staatsbahngebahrung im Budget des Jahres 1897 im Vergleiche mit 1896 möchte ich den Herren folgende Ziffern anführen: In dem Budget pro 1897 sind als Ueberschuss im Ordinarium weniger ausgewiesen als im Jahre 1896 431.810 fl.: als Mehreinnahmen aus dem Betriebe sind eingetragen 5,538.040 fl., hingegen die Auslagen höher mit 5,969.850 fl., wodurch sich das mindere Reinerträgniss ergibt. Die höheren Einnahmen ergeben sich hauptsächlich aus besseren Transporteinnahmen, die erfreulicher Weise eine fortwährend steigenge Tendenz haben. Es ist auch für das Jahr 1897 der erfahrungsgemässe Schlüssel von 4·3 pCt. an Mehreinnahmen gegen das Vorjahr in Aussicht genommen, und ich könnte den Herren durch eine Tabelle nachweisen, dass die Tendenz immer eine gleichmässige Steigerung erfährt, und dass also die Budgetziffer eine ziemlich richtige ist. Die Mehrausgaben ergeben sich durch Mehrerfordernisse in den einzelnen Dienstzweigen, durch die Verbesserung in der Stabilisirung, in den Personalbezügen, durch die in Betrieb genommenen neuen Strecken, durch die Erhaltung und Verbesserung des Oberbaues, damit wir immer schneller fahrende Züge einstellen können, durch die Verbesserung des Hochbaues, im Verkehre durch die Vermehrung des Verkehres überhaupt, was natürlich mit bedeutenden Personalvermehrungen verbunden ist. Das Extraordinarium stellt sich im Ganzen um 1,300.160 fl. günstiger als im Jahre 1896. Das ist aber keine reelle Minderausgabe, weil ein grosser Theil des Extraordinariums im Investitionsbudget enthalten ist, in welchem für Eisenbahnzwecke über 7,000.000 fl. in Anspruch genommen werden.

Ich komme nun auf die Ziffern der Hauptsumme, welche der Herr Abg. Kaftan berührt hat, um auf den Schlusseffect der finanziellen Gebahrung im Eisenbahnwesen hinzuweisen.

Die vertragsmässigen Zahlungen für Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschulden und im Etat der Staatsschuld erfordern im Totale inclusive der Annuitäten für Titresausgaben und der aufgenommenen Anlehen für Fahrbetriebsmittel 42,525.410 fl. Da ein Theil des Aufwandes für den Staatseisenbahnbau und für nachträgliche Investitionen durch die Begebung von Staatsrententitres beschafft worden ist, so muss auch das Zinsenerforderniss für einen weiteren Betrag von 308,291.864 fl. in Anschlag gebracht werden. Nimmt man nun eine Verzinsung von $4^1/_4$ pCt., wie es bei unseren Rechnungen allgemein Usus ist, an, so gibt das ein Netto-Erforderniss von 13,102.404 fl.

Das Gesammterforderniss für Verzinsung und Amortisation des in den Oesterr. Staatsbahnen investirten Capitals stellt sich daher auf 55,627.814 fl., hingegen der Ueberschuss im Ordinarium auf 31,795.170 fl. Es ergibt sich somit ein unbedecktes Erforderniss von 23,832.644 fl. Bei dieser Berechnung ist das für 1897 präliminirte Netto-Erforderniss im Extraordinarium mit den zu $4^1/_4$ pCt. zu verzinsenden Capitalsbeträgen für die nachträglichen Investitionen zugeschlagen worden. Wird dieses Erforderniss aber als laufende Ausgabe des Jahres 1897 behandelt, so erhöht sich der Staatszuschuss auf 27,035.720 fl. Das Investitions-Präliminare für den Staatseisenbahnbetrieb beträgt für das Jahr 1897 7,054.150 fl., die Verwendungsdauer ist auf zwei Jahre gestellt. Rechnet man beiläufig die Hälfte als Ausgabe für das Jahr 1897, so komme ich annähernd zu der Ziffer, welche der Herr Abg. Kaftan genannt hat — sie beträgt nur eine Million weniger — nämlich auf die Ziffer von 30 Millionen, welche jenen Betrag bildet, der als Zuschuss für den Staatseisenbahnbetrieb zugewendet werden muss. Das Anlagecapital sämmtlicher im Staatsbetriebe stehender Bahnen, ausschliesslich der für fremde Rechnung betriebenen Localbahnen, wird im Jahre 1897 im Ganzen 1.185,317.948 fl. betragen; der Ueberschuss von 31,795.000 fl. in Rechnung gezogen, gäbe eine Verzinsung von 2·68 pCt. Von diesen Summen des Anlagecapitals sind aber bereits 24,052.720 fl. durch Amortisation und Convertirungen abgeschrieben. Es bleibt daher ein Betrag von 1,161,265.228 fl. übrig, bezüglich dessen sich eine Verzinsung von 2·74 pCt. nach Abzug der reinen Einnahmen ergibt.

Wie diese geringe Verzinsung resultirt, hat schon der Herr Abg. Kaftan dargelegt. Es ist theilweise der sehr theuere Bau und die ungünstige Finanzirung der verstaatlichten Privatbahnen, andererseits aber der sehr theuere Bau von Staatsbahnen in gebirgigen Strecken, welche leider ein minderes Erträgniss ausweisen, und diese tragen grösstentheils Schuld an der geringen Verzinsung. Würden wir in der angenehmen Lage sein, wie die Preussischen Staatsbahnen, Bahnen mit dichtestem Verkehre auf lauter ebenem Boden zu haben, so würde gewiss auch bei uns ein viel erfreulicheres Resultat zu erzielen sein. Nicht minder wichtig als die besprochene Budgetgestaltung ist auch zu erfahren — und das wird die Herren gewiss interessiren — ob die Aufstellung des Präliminares in ihren Hauptergebnissen den Thatsachen auch entspricht. Da bin ich in der Lage, dem hohen Hause heute schon ziemlich sichere Ziffern zu geben über die Erfolge des Jahres 1896. Der Erfolg — das muss ich von vornherein sagen — ist ein ziemlich erfreulicher, wenigstens nach einer Richtung hin.

Die bisher festgestellten Einnahmen des Jahres 1896 übersteigen die Ziffern des Finanzgesetzes für dieses Jahr um 1,464.000 fl. Davon entfallen auf die reinen Transporteinnahmen 734.000 fl. Eine sehr erfreuliche Thatsache ist, dass diese Mehreinnahme einzig und allein dem vermehrten Frachtenverkehre zu verdanken ist, da dieser allein eine Mehreinnahme gegen das Finanzgesetz von 3,050.000 fl. ausweist. Hingegen ist der Personenverkehr, jedenfalls nur mit Rücksicht auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse, um drei Millionen Personen gegen die

Annahme des Finanzgesetzes zurückgeblieben, was einen Ausfall von 2,530.000 fl. zur Folge hat. Durch diesen Ausfall in der Personen-Einnahme ist in Summe das Netto-Erträgniss gegenüber dem Finanzgesetze ungünstiger um 1,616.000 fl. Das ist aus dem Grunde, weil leider die Ausgaben auch ganz wesentlich gegen die frühere Annahme des Voranschlages gestiegen sind. Die Mehrausgaben betragen, soweit dies jetzt rechnungsmässig festgestellt werden kann, beiläufig 3,080.000 fl. Hievon entfallen auf den strengen Winter für die Wegschaffung von Eis und Schnee allein 170.000 fl., auf die Behebung von bedeutenderen Beschädigungen — ich erlaube mir da auf die Beschädigungen in den Strecken Aussee—Hallstadt und St. Johann in Tirol nach Wörgl hinzuweisen — deren Reconstruction allein eine halbe Million gekostet hat.

Die Humanitätsfonds haben 471.000 fl. mehr in Anspruch genommen, als präliminirt war. Hievon entfallen allein 330.000 fl. auf die Unfallversicherung. Die Einkommensteuer war um 80.000 fl. höher, die Personalgebühren für die Verkehrszunahme in den einzelnen Stationen machen 265.000 fl. aus, und sind die Ausgaben in dieser Richtung jedenfalls gerechtfertigt. Aber ich glaube doch, dass das Gesammtbild kein ungünstiges genannt werden kann, weil die erfreuliche Thatsache zu constatiren ist, dass die Frachtbewegung in stetigem bedeutenden Zuwachs begriffen ist.

Wenn nun die Einnahmen der Staatsbahnen, wie wir hoffen wollen, auch weiterhin eine solche stetige Zunahme aufweisen, so entsteht für mich im Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister, der auch in seiner neuen Stellung ein warmes Herz für die Eisenbahnbediensteten behalten hat, die Pflicht, auch für die Existenzverbesserung der Eisenbahnbediensteten Sorge zu tragen, und insbesondere gilt dies von den Unterbeamten, die eine Aufbesserung gewiss dringend nothwendig haben.

Ja in dem Momente, als das im hohen Hause genehmigte Gesetz über die Erhöhung der Beamtengehalte in Rechtskraft tritt, in dem Momente lässt es sich gar nicht zurückhalten, dass auch für die Eisenbahnbeamten ein gleicher Schritt gethan wird. Bis das möglich ist, die Gehalte in dieser Richtung zu erhöhen, wird es meine Pflicht und meine stätige Aufgabe sein, dafür zu sorgen, dass durch eine bessere Dotirung der Stationen mit höheren Gehalten vorgesorgt wird, damit den braven alten Beamten in ihren einzelnen Stellungen die Möglichkeit geboten werde, in höhere Gehaltsstufen zu gelangen. Ueberhaupt ist meine stäte Aufmerksamkeit darauf gerichtet, durch die nothwendigen Massnahmen für eine gerechte und humane Behandlung der Beamten und aller Bediensteten zu sorgen.

In dieser Richtung erlaube ich mir, darauf aufmerksam zu machen, dass ich eine neue Qualificationsbeschreibung für das Beamtenpersonale angeordnet habe, welche bisher eigentlich gar nicht recht bestanden hat. Diese Qualificationsbeschreibung gründet sich nicht auf die Beurtheilung eines Einzelnen, sondern auf die Beurtheilung seitens einer ganzen Commission.

Auch die Normen für das Disciplinar-Strafverfahren sind in der Umarbeitung begriffen mit der neuen Dienstordnung, und zwar derart, dass sie in humaner Weise den modernen Rechtsanschauungen möglichst Rechnung trägt. Ich trachte überhaupt, das Standesansehen und das Standesbewusstsein der Beamten nach jeder Richtung hin möglichst zu heben, und habe erst vor Kurzem wieder eine Verfügung getroffen, wodurch ein langgehegter Wunsch der Oberbeamten, der Oberingenieure, Officiale, Secretäre etc., ein Wunsch, der auch im hohen Hause wiederholt zum Ausdrucke gekommen ist, ihnen in der Distinction ein besser sichtbares Zeichen zu geben, erfüllt wurde. Die Erfüllung dieser Wünsche war früher aus bestimmten Gründen nicht möglich gewesen. Ein stetiger und inniger Wunsch von mir ist es ferner, eine gerechte Beförderung bei den Beamten der Staatsbahn-Verwaltung durchzuführen. Es ist das ziemlich schwierig, weil ja, wie die Herren sehr gut wissen, die Beamten der Privatbahnen, welche vom Staate übernommen wurden, ganz verschiedenartig behandelt worden sind. — Bei einer Bahn hatten sie bei geringerer Dienstzeit einen höheren Gehalt, bei der anderen lange Dienstzeit und niedere Gehalte. — Ganz bedeutende Schwierigkeiten obwalten also. Ich hoffe aber, dass mir das mit der Zeit gelingen und dass eine gewisse Beruhigung im Personal eintreten wird. Wenn auch in erster Linie die Capacität, die Tauglichkeit und die Eigenschaften der Beamten für die Beförderung massgebend sein müssen, so muss man doch auch auf der anderen Seite langgedienten Beamten die Möglichkeit bieten, in eine solche Gehaltstufe vorzurücken, dass sie in ihren alten Tagen nicht mit Nahrungssorgen zu kämpfen haben. Dies zu erreichen, ist mein angelegentliches Bestreben.

Meine Aufmerksamkeit wendet sich aber nicht blos den Beamten, sondern auch den Unterbeamten und den Dienern zu. Von den Unterbeamten muss ich besonders die Locomotivführer hervorheben. Bei der Uebernahme der Locomotivführer der fremden Bahnen mussten, da bei manchen Bahnen die Locomotivführer in höheren, bei anderen in niederen Gehalten standen, die Locomotivführer mit höheren Gehalten immer vor jene mit niederen Gehalten eingeschoben werden, trotzdem die Ersteren vielfach eine weitaus geringere Dienstzeit hinter sich hatten als die anderen. Diesen Uebelstand auszugleichen, ist wohl etwas schwierig, zumal es mit bedeutenden Kosten verbunden ist. Man kann vorläufig nur durch Förderung der Zurückgebliebenen eine Abhilfe treffen, so lange nicht die Mittel zu einer Regulirung, die ziemlich bedeutend sein werden, zur Verfügung gestellt werden können.

Ich kann auch darauf hinweisen, dass ich die so segensreiche Einführung der Personal-Stabilisirung in demselben Sinne und Geiste, wie dieselbe von Sr. Excellenz dem Herrn Finanzminister Ritter von Biliński begonnen wurde, fortsetze und in neuerer Zeit wieder eine neue Kategorie von Arbeitern, die sogenannten Blockschlosser in den Stationen, in die Stabilisirung einbezogen habe. Im Jahre 1896 bis 1. Jänner 1897 sind 1096 Arbeiter stabilisirt worden. Seit 1. Juli 1895, wo die Stabilisirung begonnen hat, sind bis heute 7806 Arbeiter stabilisirt, das heisst zu Dienern der Staatsbahnen ernannt worden.

Endlich möchte ich eine weitere Einführung, die ich im Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister begonnen habe, hervorheben, indem ein langgehegter Wunsch der pensionirten Staatsbeamten bezüglich der Einräumung der Fahrbegünstigungen, welche die activen Beamten geniessen, zur Durchführung gelangt ist. Leider können diese Begünstigungen nicht in derselben Weise gewährt werden wie den activen Beamten.

Eines der wichtigsten Gebiete der Thätigkeit des Eisenbahnministeriums ist das Localbahnwesen. Gegenüber den vielen Klagen, die wir heute Seitens des Herrn Abg. Kaftan neuerdings gehört haben, dass der Gang der Localbahnaction ein schleppender und langsamer sei, möchte ich doch hervorheben, dass ja bei dieser Action die Mittel des Staates und der Länder sehr stark in Anspruch genommen sind, doch glaube ich, dass die Verhältnisse nicht so ungünstig sind, als sie der Herr Ageordnete dargestellt hat, und dies namentlich dank dem freundlichen Entgegenkommen der Landesvertretungen.

Die Ziffern sprechen ja am besten. Die Periode des Aufschwunges der Localbahnen beginnt mit dem Jahre 1894. In den drei letzten Jahren wurden, und zwar im Jahre 1894 16 Localbahnen mit 494 km Länge und 26 Millionen Baucapital, im Jahre 1895 14 Localbahnen mit 425 km Länge und 21 Millionen Baucapital und im Jahre 1896 14 Localbahnen mit 522 km Länge und 41 Millionen Baucapital concessionirt. Es sind somit in den letzten drei Jahren 44 Localbahnen mit 1441 km Länge und 88 Millionen Baucapital concessionirt worden. Nimmt man hiezu die Hauptbahnen, welche auf Staatskosten sichergestellt worden sind, sowie die gesetzlich bereits sichergestellten Localbahnen, so ergeben sich 84 Bahnlinien mit 2700 km Länge und 159 Millionen Gulden Baucapital.

Wenn wir hingegen in Betracht ziehen, was in früheren Jahren geschehen ist, so sehen wir, dass in den Jahren 1891 bis 1893 18 Localbahnen mit 554 km Länge und 34 Millionen Baukosten concessionirt worden sind, das ist also ein ganz wesentlicher Unterschied. Wenn die Herren aber noch weiter zurückgreifen, so werden sie finden, dass in den früheren 13 Jahren, also seit Beginn des Localbahngesetzes bis zum Jahre 1894, im Ganzen beinahe dieselbe Bausumme verwendet und die gleiche Kilometerzahl gebaut worden ist wie in den letzten drei Jahren.

Ich möchte die Herren darauf aufmerksam machen, dass die vielen Vorarbeiten, die Durchsicht der Projecte u. dgl. eine ganz kolossale Belastung jener Departements im Eisenbahnministerium sind und die volle Kraft der betreffenden Herren in Anspruch nehmen, um die Arbeiten zeitgerecht zu bewältigen; desgleichen sind auch die Landes-Eisenbahnämter mehr als genügend beschäftigt.

Das, ich möchte sagen, Ueberhasten des Localbahnbaues hat aber gewiss seine schlechte Seite. Wir sehen heute schon, dass geeignete Ingenieure nur schwer zu bekommen sind, welche die Vor- und Detailprojecte ausarbeiten, das die Offerte bei Bauvergebungen bedeutend hinaufgeschraubt werden, weil die Unternehmer vollauf beschäftigt sind mit den im Bau befindlichen Bahnen. Die Sache wird noch kritischer insbesondere in den Centren, wo auch andere Bauten ausgeführt werden; ich verweise da auf Wien. Welche Resultate hat die Bauausschreibung für die Regulirung des Wienflusses vom Schikanedersteg zum Hauptzollamte ergeben? Ein Aufgebot von 40 bis 50 pCt., und zwar nur in Folge der vorhandenen Nachfrage nach Unternehmern.

Es ist daher sicher nicht gut, wenn die Localbahnaction überhastet wird; auch müssen doch die Projecte genauest überprüft werden. Es ist wiederholt vorgekommen, dass Projecte eingereicht wurden, die wesentlich verbesserungsbedürftig waren, so dass sie neuerdings zur Ueberprüfung und Verbesserung zurückgestellt werden mussten.

Ich glaube daher, dass ein rascheres Tempo im Localbahnbaue nicht vortheilhaft wäre. Bleiben wir bei dem heutigen Vorgange, er hat gute Erfolge ergeben. Ein weises Masshalten ist nicht nur im Interesse des Staates, sondern gewiss auch im Interesse der Localbetheiligten und der Länder gelegen, insbesondere insolange, als nicht die Ergebnisse des bereits Geschaffenen vorliegen.

Wir werden erst in den nächsten Jahren die Ueberzeugung gewinnen, inwieweit die Mittel des Staates, der Länder und der Interessenten in Anspruch genommen werden müssen, um die eventuellen Betriebs- oder Zinsenausfälle der ersten Jahre zu decken, und erst dann, wenn wir die feste Ueberzeugung gewonnen haben, dass wir gute Resultate erzielt haben, können wir wieder weiterschreiten. Ich will damit nicht sagen, dass wir auf einmal die Localbahnaction einstellen sollen, aber jedenfalls müssen wir sie in entsprechender Weise beschränken. Wir haben ohnedies aus dem Programme des vorigen Jahres noch ziemlich viel zur Durchführung zu bringen.

Ich möchte bei diesem Anlasse auch gleich des Kleinbahnwesens Erwähnung thun, welches auch heute erwähnt wurde. Ich kann constatiren, dass die Kleinbahnen in erfreulicher Fortentwicklung begriffen sind. Wir haben in den zwei Jahren, seit die erste Kleinbahn concessionirt wurde, die Concessionirung von neun gleichartigen Bahnen mit 74 km Länge und $4^1/_2$ Millionen Gulden Anlagecapital zu verzeichnen. Die meisten Kleinbahnen sind in elektrischem Betriebe, und der Ueberschuss an elektrischer Kraft wird theils zur Beleuchtung, theils auch zum Antriebe von Maschinen benützt. Die elektrische Kraft wird also gut verwendet, und das so verwendete Geld wird sich zweifellos gut verzinsen. Die Kleinbahnen werden also sicher eine gute Zukunft haben und namentlich für die Industrien in abgelegenen Gegenden und selbst in grossen Städten ein unentbehrliches Hilfsmittel bilden.

Nachdem ich schon bei den Localbahnen bin, möchte ich gleich auf jene Wünsche zurückkommen, die bisher in dieser Beziehung zur Sprache gebracht worden sind. Es ist das in erster Linie der langgehegte Wunsch des Herrn Abg. Dr. Kindermann bezüglich der Linie Sebnitz — Nixdorf — Rumburg — Warnsdorf. Diese Frage bildet, wenn man so sagen kann, eine der vielen Etapen im Wettkampfe um die Zuführung des mineralischen Brennstoffes in die Industriebezirke des nordöstlichen Böhmen. Dieser Wettkampf macht sich in zweierlei Richtung geltend: erstens im Wettkampfe der böhmischen Braunkohle gegenüber der schlesischen Steinkohle und zweitens in der Concurrenz der inländischen Eisenbahnen gegenüber den ausländischen. Ein besonderer Wettkampf besteht naturgemäss zwischen der Böhmischen Nordbahn, die in die äusseren Punkte des nördlichen Böhmen hinaufgeht, und der Sächsischen Staatsbahn, und eben in diesem Wettkampfe ist auch die Grundlage der gestrigen Ausführungen des Herrn Dr. Kindermann zu suchen. Eine neue Eisenbahnverbindung bringt natürlich auch eine wesentliche Verschiebung der Verkehrsverhältnisse mit sich, und daher datirt das Bedürfniss und das Bestreben, die Verhältnisse zu stabilisiren und die Kohlenzufuhr für die nordböhmischen Bezirke dem Inlande zu erhalten. Hieraus ist das gestern so stark hergenommene Protokoll vom Jahre 1882 mit der Böhmischen Nordbahn hervorgegangen.

In dem Uebereinkommen heisst es wörtlich (liest): „Die Böhmische Nordbahn verpflichtet sich, die von den Interessenten in wiederholten Eingaben befürwortete Localbahn Schluckenau-Wölmsdorf" — das ist Nixdorf — „unverzüglich herzustellen." Die Böhmische Nordbahn hat dieser Verpflichtung sofort entsprochen und die Bahn hergestellt, und ich bin in der Lage, durch zahlreiche herzliche Dankschreiben, welche der Regierung für dieses Uebereinkommen von sämmtlichen interessirten Kreisen dieses Bezirkes, inclusive Nixdorf, gewidmet worden sind, nachzuweisen, dass die Interessenten mit dem Erreichten ganz zufrieden waren. Freilich hat sich die Nordbahn damals eine Gegenleistung bedungen; so wurde in das Uebereinkommen aufgenommen, dass die Verbindung in der Richtung nach Sebnitz oder nach Sohland nicht eintreten werde. Das ist natürlich. Denn wenn die Gesellschaft Ausgaben für die Herstellung des neuen Bahnflügels machen sollte, musste ihr auch der Verkehr gesichert bleiben.

Was die Behauptung anbelangt, dass dieses Uebereinkommen ungiltig sei, weil es dem Gesetze von 1871 widerspreche, so werde ich die näheren Ausführungen Sr. Excellenz dem Herrn Sectionschef Dr. Ritter von Wittek vom Rechtsstandpunkte aus überlassen. Ich möchte dabei aber nur hervorheben, dass das Gesetz vom Jahre 1871 nur von einer bedingten Verpflichtung der Böhmischen Nordbahn zur Herstellung des Nixdorfer Flügels spricht. Das Gesetz stammt übrigens aus einer Zeit, in der man bezüglich der Bahnprojecte bis ins Unendliche gehen zu können glaubte. Erst nach dem Krach von 1873 ist man zur Besinnung gekommen und hat versucht, die alten Fehler wieder gutzumachen.

Bei dieser Gelegenheit muss ich aber auf das alte Sprichwort hinweisen: Undank ist der Welt Lohn. Die frühere Regierung und diejenigen, die das Uebereinkommen geschlossen haben, haben durch die gestrigen Ausführungen Undank geerntet, während seinerzeit alle Interessenten mit der Durchführung höchst zufrieden waren. Ich habe aber auch meinerseits Undank erfahren; denn nach den Wünschen, welche die Herren seinerzeit vorgebracht haben und die mir theilweise sehr berechtigt erschienen, habe ich aus eigener Initiative veranlasst, dass sofort mit der Böhmischen Nordbahn in Fühlung getreten werde, um dem Missverhältnisse in den Kohlentarifen für Nixdorf und Umgebung abzuhelfen. Ich bin, wie gesagt, mit der Böhmischen Nordbahn in Fühlung getreten, und zwar in zwei Richtungen: erstens, dass sie es übernehme, den gewünschten Anschluss nach Sebnitz herzustellen, natürlich in der Weise, wie denselben die Regierung wünscht, und nicht gerade so, wie es die Herren Interessenten wollen; zweitens in der Richtung, dass die Nixdorfer die Kohle künftighin wesentlich billiger beziehen, so dass der Nachtheil, den die Interessenten durch den Mangel einer directen Eisenbahnverbindung mit Sachsen erleiden, aufgehoben werde. In beiden Richtungen hat die Nordbahn mir ein weitgehendes Entgegenkommen gezeigt. Sie hat sich schriftlich bereit erklärt, den Waggon Kohle mit 1. März 1897 um 4 fl. billiger nach Nixdorf und um 2 fl. billiger nach den vorgelegenen Stationen zu führen. (Abg. Dr. Kindermann: Nachdem sie durch Jahrzehnte uns ausgebeutet hat!) Da kann die Regierung wohl nichts dafür. Ich glaube aber, dass diese Tarifreduction für Nixdorf von gutem Erfolge begleitet sein wird. (Abg. Dr. Kindermann: Aber damit haben wir noch immer keine Bahn und keinen Anschluss!) Der Anschluss an das sächsische Bahnnetz wird kommen, wenn wir mit der sächsischen Regierung uns geeinigt haben werden. Darauf komme ich übrigens noch später zu sprechen. Wir sind bereit, den Anschluss nach Sachsen herzustellen, aber einen solchen, der nicht nur Nixdorf, sondern auch den anderen betheiligten nächstgelegenen Gegenden zugute kommt, einen Anschluss, der möglichst auf österreichischem Gebiete liegt, und nicht einen Anschluss, welcher der sächsischen Verwaltung das volle Tarifrecht auf unserem Territorium in die Hand gibt. Uebrigens sind wir vollständig bereit, selbst mit staatlicher Beihilfe die Localbahn, welche die Herren wünschen, zwischen Nixdorf und Rumburg herzustellen und die dortigen Industriebezirke durch Herstellung einer Localbahn in den Eisenbahnbereich einzubeziehen. Das ist aber nicht im Sinne der interessirten Herren gelegen, die eine grosse Durchzugslinie wollen. Das könnten wir nicht zugestehen.

Die weitere Strecke von Rumburg nach Warnsdorf kann die österreichische Regierung dagegen nicht gestatten. Die österreichische Regierung kann nicht einwilligen, dass Verhältnisse geschaffen werden, durch welche die inländischen Transporte ohne zwingende Nothwendigkeit auf ausländische Concurrenzrouten hinausgedrängt werden. Sie kann aber noch viel weniger ruhig zusehen, wenn der österreichische Umschlagplatz in Laube zu Gunsten eines ausländischen Umschlagplatzes geschädigt wird. Die Herren werden mir in dieser Beziehung gewiss zustimmen. Unter den dermaligen Verhältnissen würde, wenn der directe Anschluss nach Nixdorf, Rumburg und Warnsdorf bewerkstelligt wird, der ganze Verkehr, der heute vom nordöstlichen Böhmen nach Laube zum Umschlagplatze und über die Nordbahn geht, nach Schandau, auf sächsisches Gebiet, übergehen, und diese Aenderung der Concurrenzverhältnisse würde zurückwirken bis nach Reichenberg. Für den Braunkohlenverkehr nach Reichenberg und die Industriebezirke des nordöstlichen Böhmen ist durch die neue Linie der Aussig-Teplitzer Bahn in wohlwollendster Weise gesorgt, und es ist im eigenen Interesse der Aussig-Teplitzer Bahn, die Kohle billiger nach Reichenberg zu bringen und so auch in Concurrenz mit dem Steinkohlen-Importe der schlesischen Bahnen.

Ich glaube, wir haben in dieser Richtung für Nixdorf gethan, was möglich war; die Transportkosten werden sich jetzt so stellen, dass der Transport von 100 kg Kohle von Brüx nach Nixdorf mittelst Böhmischer Nordbahn auf 29 kr. zu stehen kommt, während er auf der Seite von Sebnitz nur um ein

Geringes weniger kosten wird, so dass die Kohle fast um denselben Preis über die inländische Route wie über Sebnitz bezogen werden könne.

Es ist ferner eine merkwürdige Aeusserung gefallen, nämlich dahin, es sei im Interesse der österreichischen Regierung, darauf zu dringen, der Böhmischen Nordbahn Concurrenz zu machen. Ja, meine Herren, ist es im Interesse der Regierung gelegen, die Concurrenz dem Auslande zuzuwenden, um ein inländisches Transportunternehmen in seinen Einkünften ohne erheblichen Vortheil für die inländische Production und Consumtion herabzusetzen? Die österreichische Regierung — und ich glaube, mein verehrter Freund der Herr Finanzminister wird mir zustimmen — participirt ja auch durch die Steuer an den Ergebnissen unserer Privatbahnen. Wir müssen den Verkehr im Inlande erhalten, um damit auch Steuern aus den eigenen, inländischen Transportunternehmungen zu gewinnen.

Was die meine Person betreffenden Bemerkungen des Herrn Abg. Dr. Kindermann betrifft, die er zum Schlusse seiner Rede vorgebracht hat, so muss ich es der Beurtheilung des hohen Hauses überlassen, ob dieselben tactvoll und zutreffend waren. Reagiren will ich auf dieselben nicht.

Weiter ist der Herr Abg. von Kraus auf die Aspangbahn zu sprechen gekommen. Ich kann nur dasselbe wiederholen, was ich früher schon gesagt habe. Die Absicht besteht, diese Bahn zu bauen. Der Herr Abgeordnete hat das Beispiel vom Fels gebracht. Der Fels ist da, das ist eben das Wechsel-Gebiet, welches diesem Bahnbau in technischer und finanzieller Hinsicht Hindernisse entgegenstellt. Wenn dieser Fels nicht wäre, wäre die Bahn längst ausgebaut. Aber die Sache steht ziemlich günstig, es sind Verhandlungen mit der Aspangbahn-Gesellschaft im Zuge, welche unter gewissen Bedingungen den Bau der Bahn übernehmen will und sich selbst mit den Zugeständnissen der Interessenten und der Länder begnügen dürfte. Ich hoffe, dass diese Verhandlungen in nicht zu langer Zeit ihren befriedigenden Abschluss finden werden, und werde mich freuen, diesem langgehegten Wunsche der Oststeiermark gerecht zu werden.

Was den Herrn Abg. Dr. Roser betrifft, der darüber geklagt hat, dass die Linie Wekelsdorf—Parschnitz noch immer nicht zu Stande gebracht sei, möchte ich darauf verweisen, dass für diese Linie drei Millionen Gulden nothwendig sind; von Beiträgen der Interessenten und des Landes haben wir aber bisher nichts gehört. So lange nicht die finanzielle Grundlage da ist, um diese Bahn nach dem heutigen Localbahngesetze zu bauen, so lange können wir auch mit der Concessionirung derselben nicht vorgehen. Ich will nicht in Abrede stellen, dass bei dieser Bahnlinie bedeutende wirthschaftliche Interessen in Frage kommen, und die Regierung wird gewiss gern bereit sein, seinerzeit, wenn die Grundlage gegeben ist, die Ausführung dieser Bahnlinie nach Möglichkeit zu fördern.

Ich komme nun auf die Ausführungen Sr. Excellenz des Herrn Abg. Jaworski zu sprechen, und vor Allem fühle ich mich gedrängt, ihm den wärmsten Dank für die sehr freundlichen Worte auszusprechen, die Se. Excellenz der Staatseisenbahn-Verwaltung gewidmet hat. Bezüglich seiner Wünsche möchte ich Folgendes bemerken: Betreffs der Localbahn Trzebinia-Skawce sind die Concessionsverhandlungen nunmehr im Zuge. Wenn die Concession bisher noch nicht erfolgen konnte, hat das seinen Grund darin, dass von den Concessionären besondere Begünstigungen erbeten wurden. Es war sohin nothwendig, vorerst das Einvernehmen, namentlich mit dem Herrn Finanzminister, zu treffen und Erhebungen zu pflegen, ob auf jene Forderungen eingegangen werden könne. Ein weiterer Anstand besteht bezüglich des Anschlusses in Trzebinia, worüber vor nicht langer Zeit eine commissionelle Erhebung stattgefunden hat. Wie bekannt, stellt nämlich die Nordbahn so schwere Bedingungen für diesen Anschluss, dass Studien über die Anlage eines selbstständigen Bahnhofes nothwendig sind. Weiter möchte ich die Herren aus Galizien, namentlich den Herrn Abg. Grafen Hompesch, darauf aufmerksam machen, dass die Regierung es vollkommen ernst nimmt, die lang begehrte Linie Rozwadów—Przeworsk zu bauen. Wenn sie nicht diese Intention hätte, hätte sie nicht 45.000 fl. für die Trassirung gewidmet. Es ist eine Frage, ob es möglich sein wird, diese Linie nachträglich in das Budget, bezw. in die Action für 1897 aufzunehmen, aber ich will die Möglichkeit noch immer nicht als ganz ausgeschlossen betrachten. Ist es möglich, so werde ich gern bereit sein, nachdem das Einvernehmen mit den anderen Ministern hergestellt ist, den Bau noch heuer sicherzustellen, wenn er auch heuer nicht mehr beginnen kann, was ausgeschlossen ist, weil im Budget nicht dafür vorgesorgt ist.

Der Herr Abg. Ritter von Jaworski hat auch den Wunsch vorgebracht bezüglich der Ausfolgung von Daten über den Transport landwirthschaftlicher Producte und hat gemeint, die Staatsbahnen seien in dieser Beziehung weniger zu einem Entgegenkommen geneigt, als es die Privatbahnen waren. Wir sind aber im Gegentheile sehr gern bereit, solche Daten den landwirthwirthschaftlichen Vereinen zur Verfügung zu stellen, wenn sich nicht diesbezüglich allzu grosse Schwierigkeiten ergeben. Aber ich bitte doch, zu bedenken, dass, wenn Seitens der Staatsbahnen von sämmtlichen Stationen solche Daten ausgegeben werden, dies bedeutende Arbeiten verursacht. Ich war immer bereit, solche Daten dort zu geben, wo sich die Möglichkeit hiezu ergeben hat, und ich bin auch jetzt noch bereit, in dieser Richtung entgegen zu kommen.

Die Bahnhoffrage in Krakau steht derzeit so, dass das Project dieses Bahnhofes von der Regierung schon lange genehmigt ist. Verzögerungen ergeben sich theilweise aus dem Widerstande der Stadt Krakau, die sich mit der modernen Ausgestaltung des Bahnhofes durch Tunnellirung für den Personenverkehr nicht befreunden will, was doch das einzig richtige Auskunftsmittel wäre, um den heutigen Missständen in Krakau entgegen zu arbeiten. Theilweise ergeben sich auch Schwierigkeiten bezüglich der Unterfahrung der Lublitzerstrasse, weil Grundeinlösungen stattfinden müssen, die nicht im Wege des freien Uebereinkommens, sondern der Expropriation vor sich gehen müssen.

Bezüglich der Klagen über die Nordbahn möchte ich Sr. Excellenz bemerken, dass sich die Nordbahn lange geweigert hat, die Linie Wadowice—Kalwarya auszubauen; ich habe seinerzeit selbst mitgewirkt, sie dazu zu bewegen, denn das ist ja eine Concurrenzlinie der Hauptlinie der Nordbahn. Die Vereinbarungen sind nur unter der Bedingung abgeschlossen worden, dass diese Strecke stets als eine reine Localbahn aufrechterhalten bleibe. Es ist heute vergeblich, das zu hindern und diese Strecke als Hauptbahn ausgestalten zu wollen, weil sich ja dann die Nordbahn selbst Concurrenz machen würde. Ich glaube aber, auf die Dauer ist dies ja doch nicht haltbar, und wird mit der Zeit diese Linie als Hauptbahn declarirt werden müssen. Die bezüglichen Wünsche betreffs der Nordbahn werde ich zum Gegenstande specieller Verhandlungen mit dieser Bahn machen.

Se. Excellenz hat auch den Wunsch geäussert, dass, wenn die Linie Lemberg—Bełzec verstaatlicht wird, dortselbst sofort das Staatsbahn-Barême eingeführt werde. Ich kann die Versicherung geben, dass es der Regierung mit der Verstaatlichung vollständig ernst ist, dass die Verhandlungen im vollsten Zuge oder eigentlich schon nahezu abgeschlossen sind, und dass ein bezüglicher Gesetzentwurf in kürzester Zeit dem hohen Hause vorgelegt werden wird. Was aber das Staatsbahn-Barême betrifft, so kann ich wohl eine Zusage dermalen nicht machen. Wir haben ja soeben einen zweiten Jammerruf gehört Seitens des Herrn Abg. Lupul besüglich der Linie Nowosielitza—Czernowitz, wo ebenfalls unter denselben Bedingungen die Localbahn gebaut wurde und heute noch immer nicht das Staatsbahn-Barême eingeführt ist. Die Ausfälle, die der Staat durch die Einführung dieses allgemeinen Barême hätte, wären eben so bedeutende, dass dadurch der Calcul für die Einlösung der Linie völlig in Frage gestellt werden würde. Ich glaube aber auch, dass vielleicht in späteren Jahren, wenn die Production und der Verkehr sich steigern, man immerhin das Staatsbahn-Barême successive einführen könnte. Heute schon sind bei allen jenen Artikeln, wo sich ein Massentransport, ein Transport auf grössere Entfernungen, ein Auslandtransport zeigt, die allgemeinen Tarife der Staatsbahnen auch auf diesen Linien durchgeführt.

Es handelt sich also nur um die Aufrechthaltung der etwas höheren Localtarife; dies betrifft aber nicht allein diese zwei Bahnen, sondern es sind alle verstaatlichten Localbahnen in der gleichen Lage, z. B. Budweis-Salnau u. s. w. Bis jetzt waren bei vielen dieser Localbahnen ganz specielle Tarife in Geltung, nämlich die Tarife, die in früherer Zeit bei den Privatgesellschaften eingeführt waren. Das wird jetzt wenigstens insofern besser werden, als für alle Localbahnen ein einheitliches, gleiches Tarifsystem zur Anwendung gelangen wird.

Bezüglich der Spiritustarife ist es richtig, dass seinerzeit einmal in einzelnen Relationen bei der Carl Ludwig-Bahn ein billigerer Tarif in Anwendung war, als er heute von den Staatsbahnen eingehoben wird, aber er war an ein Minimalquantum gebunden, und das ist, glaube ich, das allerschlechteste für die Producenten. Heute ist zwar der Tarif etwas höher, aber er ist an keinerlei Bedingung gebunden. Das ist eben eines der Hauptprincipien für den Staatsbahnbetrieb, dass der Verkehr von Massengütern nicht an ein Minimalquantum gebunden

werden soll. In den Auslandsrelationen, meine Herren, haben wir bedeutend günstigere Spiritustarife, als sie seinerzeit auf der Carl Ludwig-Bahn in Geltung waren.

Auch bezüglich der Kartoffelverfrachtung hat Se. Excellenz den Wunsch nach Verbilligung ausgesprochen. Meine Herren! Die Kartoffelfracht ist jetzt schon so billig, und auch hier sind wir mit dem Staatsbahn-Barême unter die Frachtsätze der Privatbahnen herabgegangen. Die Privatbahnen haben hier die Classe C und die Staatsbahnen den Ausnahmetarif I. Es ist da folgender Unterschied. Auf 50 Kilometer kosten 100 Kilogramm bei den Privatbahnen 15 kr., bei den Staatsbahnen 14 kr., auf 100 Kilometer bei den Privatbahnen 23 kr., bei den Staatsbahnen 21 kr., auf 200 Kilometer bei den Privatbahnen 36 kr., bei den Staatsbahnen 32 kr., bei 500 Kilometer auf den Privatbahnen 67 kr., auf den Staatsbahnen 46 kr. Das, meine Herren, ist doch schon das Allerbilligste, was man von der Verfrachtung verlangen kann. Ein Hauptgravamen, das Seitens der geehrten Herren Abgeordneten aus Galizien vorgebracht wird, betrifft die russischen Getreidetarife. Ich kann, meine Herren, nicht oft genug darauf hinweisen, dass wir bei dieser Tarifirung nicht die Führenden sind, sondern die Geschobenen. Wir übernehmen den Satz in Oświęcim, den die russischen Bahnen via Granica nach Oświęcim geben. Die Sache steht nun so. Sollen wir, um die landwirthschaftliche Production in Galizien zu beruhigen, auf diesen Verkehr ganz verzichten und zusehen, wie die Einnahmen aus diesem Durchzugsverkehre, der sonst ganz ausnahmslos über die Auslandsroute geht, für uns vollkommen verlorengeht, oder sollen wir diese Einnahmen uns zu erhalten trachten? Und die Transporteinnahmen, meine Herren, um die es sich dabei handelt, sind keineswegs unbedeutende.

Die Herren würden uns empfindlich schädigen, wenn sie darauf dringen würden, dass wir auf den Durchzug des russischen Getreidetransportes ganz verzichten sollen, und ich versichere, dass man auf unseren Linien um keinen Kreuzer billiger fährt als auf der russischen Route über Granica nach Oświęcim. Wie das die ausländischen Bahnen ermöglichen, bei so bedeutenden Entfernungen solche Tarife zu erstellen, ist für uns ein Räthsel; profitiren können sie wohl nicht viel davon.

Ich mache dabei aufmerksam, dass wir im December unter Zuziehung der Handelsinteressenten und der Producenten — die auf einem ganz entgegengesetzten Standpunkte stehen — eine Conferenz abgehalten haben, und dass numehr auf Grund der Beschlüsse der Conferenz im Schosse der Regierung, und zwar des Eisenbahn-, des Finanz- und des Handelsministeriums, eine Commission zusammengesetzt ist, welche die Frage des Getreidetransportes in Erwägung zieht, und erst auf Grund der Ergebnisse dieser Commission werde ich in die Lage kommen, ein positives Urtheil abzugeben.

Ich gebe zu, dass die Situation für die galizischen Getreideverfrächter eine ungünstige ist. Sie müssen auch das Getreide nach Oświęcim führen und nahezu das Doppelte zahlen. Heute sind uns aber noch nicht die Mittel zur Abstellung dieses Uebelstandes gegeben; ich will aber hoffen, dass diese Frage bald in befriedigender Weise zur Lösung gelangen werde.

Was die Bemerkungen betrifft, die Se. Excellenz bezüglich der Rübenverfrachtung in Piaszczna vorgebracht hat, so ist die einschlägige Verfügung der Staatseisenbahn-Direction Lemberg dem Eisenbahnministerium vollkommen unbekannt gewesen, da die Eingabe dem Ministerium zur Entscheidung nicht vorgelegt wurde. Diese Verfügung ist jedenfalls eine merkwürdige und drastische; sie scheint mir für ganz andere Verhältnisse berechnet zu sein. Es ist nicht zu leugnen, dass der Verkehr einer zwischengelegenen Ladestelle immer mit bedeutenden Kosten für uns selbst verbunden ist, denn entweder ist ein Abdirigiren einer eigenen Maschine von grösserer Entfernung nothwendig, oder ein Aufenthalt zur Rangirung auf der currenten Strecke. Ich werde aber jedenfalls der Sache sofort nachgehen und mit dem grössten Entgegenkommen eine Schlichtung und Austragung der Angelegenheit anordnen.

Hinsichtlich der weiter angeregten Freigebung des Sonntags für den Gottesdienst oder wenigstens die Freigabe desselben alle vierzehn Tage, bitte ich, in Erwägung zu ziehen, dass bei uns die grosse Mehrzahl der Arbeiter, nämlich die Werkstättenarbeiter, in der Regel alle Sonntage frei haben und nur das Verkehrspersonal selbstverständlich theilweise zum Dienste herangezogen werden muss. Aber auch bezüglich des Verkehrspersonals ist bereits Sorge getragen, dass die Leute mindestens einmal im Monate, womöglich aber alle vierzehn Tage, den Sonntag vollkommen frei haben, um an dem Gottesdienste theilnehmen zu können.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch auf den Wunsch des Herrn Abg. Kaftan bezüglich der Einführung der Sonntagsruhe für den Frachtenverkehr zurückkommen. Es ist auch mein Wunsch, die Sonntagsruhe bei unserem Frachtenverkehre einzuführen, und die Verhandlungen sind diesbezüglich schon seit längerer Zeit im Zuge und von mir wiederholt urgirt worden. Denn die Staatsbahnen können in dieser Richtung nicht allein vorgehen, sondern sind gebunden, in gleicher Weise wie die anschliessenden Privatbahnen vorzugehen. Wenn wir am Sonntag den Frachtenverkehr einstellen und die Privatbahnen alle Güter in die nächsten Stationen zuführen, so könnten wir uns am Montag nicht rühren. Der Ausfall, der durch die Sonntagsruhe entstünde, würde gar kein grosser sein. Der Verkehr ist jetzt immer am Montag ein sehr geringer. Wenn aber die Sonntagsruhe eintritt, wird am Montag der regelmässige Verkehr jener Frachten sein, die am Samstag Abends und in der Nacht eingelaufen sind. Ich hoffe also, dass es möglich sein wird, auch in dieser Richtung den Wünschen des Herrn Abg. Kaftan und der Allgemeinheit zu entsprechen.

Nachdem ich schon bei den Ausführungen des Herrn Abg. Kaftan bin, so werde ich auch bezüglich der anderen von ihm berührten Angelegenheiten kurz sprechen. Ich bin vollkommen seiner Ansicht und habe dies auch im Vorjahre gelegentlich ausgeführt, dass wir in den Tarifen vor Allem die möglichste Stabilität brauchen. Nichts ist für den Frachtenverkehr und für den Verfrächter ungünstiger als das fortwährende Schwanken der Tarife. Bei diesem Anlasse glaube ich noch einmal constatiren zu sollen, dass die Ursachen unserer Mindereinnahmen nicht in den Tarifen liegen, sondern in den ungünstigen Betriebsverhältnissen einzelner Bahnstrecken und auch in der geringen Verkehrsintensität eines grossen Theiles unserer Bahnen; wir haben viele Bahnen, die aus gesammtstaatlichem Interesse gebaut werden mussten und die aber nicht nur nicht zwei, sondern nicht einmal ein Percent tragen, also kaum die Betriebskosten decken.

Was die vom Herrn Abg. Kaftan gewünschte weitergehende Decentralisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung anlangt, so können wir auch in dieser Richtung nicht mit Preussen in eine Parallele treten. Preussen hat sehr grosse Directionsbezirke, welche nach langen Linien, hauptsächlich Verkehrslinien, gegliedert sind; man konnte daher in Preussen den Directionen ein gewisses selbstständiges Recht bezüglich der Tarife geben. Wir können das nicht thun, sonst würde eine Staatsbahn-Direction der anderen gegenüber Concurrenztarife aufstellen, und darum ist unbedingt dieses Recht der Tarifbestimmung dem Ministerium vorbehalten. Den Localbedürfnissen entsprechende geringere Ermässigungen zu gewähren, steht übrigens auch unseren Directionen zu; aber auch in anderer Beziehung haben sie die freie Dispositionsbefugniss. Ich möchte hiebei erwähnen, dass der Herr Abg. Kaftan bezüglich der Central-Wagendirigirung einen unrichtigen Begriff hat. Jede Staatsbahn-Direction hat ihren eigenen selbstständigen Wagenpark zur Verfügung; es ist ein gewisser Ueberschuss vorhanden, und dieser ist es, den die Central-Wagendirigirung je nach Bedarf dirigirt. Es ist der Bedarf der Directionsbezirke durchaus nicht immer gleich. Gerade während des grossen Getreideverkehres braucht Galizien eine Menge Wagen. Wenn man nun den Austausch den Directionen überlassen würde, so wissen wir aus Erfahrung, dass keine Direction der anderen Waggons überlassen würde. Aber die Central-Wagendirigirung hat nicht nur den täglichen Ausgleich der ganzen Wagenbewegung zu treffen, den Ueberschuss und den Abgang bei den einzelnen Directionen auszugleichen, sondern auch die Ueberwachung der ganzen Dienstes bei der Dirigirung zu besorgen. Das ist eine sehr wichtige Aufgabe. Wir haben dies jetzt gesehen bei den Anständen, die sich bei den Transporten in Galizien ergeben haben. Ich habe sofort einen Inspector hinausgeschickt, um die Sache zu erheben, und wir sind auf manche Anstände gekommen. Die Ursachen waren nicht allein der Mangel an Waggons, sondern lagen auch in den nicht entsprechenden Dispositionen einiger Stationen. Die Missstände mussten also sofort abgestellt werden, um den Mangel möglichst zu beheben. Das ist der Zweck der Central-Wagendirigirung, nicht aber über den gesammten Wagenpark im Einzelnen zu dirigiren. Das wäre ein Ding der Unmöglichkeit. Ueber den Wirkungskreis der einzelnen Directionen hat der Herr Abgeordnete ebenfalls einen nicht ganz richtigen Begriff. Es ist nicht unsere Absicht, der Direction in Lemberg, der Direction in Wien oder irgend einer anderen Direction ein grösseres Pouvoir zu geben. Nicht Lemberg hat eine Ausnahmsstellung, sondern Krakau. Krakau besorgt die Kohlenzusendung für Galizien, weil es im Jaworznoer und Karwiner Kohlenbezirke liegt. Warum hat Wien den Ausgleich der anderen Bezirke?

Weil die böhmische Kohle nicht allein für die böhmischen Bezirke gehört, sondern auch in den niederösterreichischen Bezirk heruntergeht. Die Ostrauer Kohle kommt nach Wien, von wo sie in die einzelnen Bezirke vertheilt wird. Diese Aufgaben werden von Einer Stelle viel leichter gelöst; früher war es die General-Direction, welche diese Aufgaben besorgt hat, jetzt ist es die Wiener Direction, welche diese Geschäfte besorgt.

Die Bestellungen des Wagenparks und der Locomotiven sind im Ministerium concentrirt, denn die Vergebung der Lieferungen von Waggons und die Vertheilung derselben an die einzelnen Fabriken ist eine zu wichtige Sache, namentlich jetzt, nachdem wir leider seit Jahren mit dieser Austheilung nicht gleichmässig vorgehen können, sondern sprungweise einmal viel Wagen bestellen müssen, einmal weniger. Ich glaube, dass auch in dieser Richtung, wenn wir auf der gleichen Stufe bleiben, nicht so bald der Zeitpunkt eintreten wird, wo wir keine Wagen mehr brauchen werden. Die Leihwagen werden aber niemals ganz entbehrt werden können; denn wie schon wiederholt hervorgehoben wurde, man braucht den Wagenpark nicht während des ganzen Jahres, der grössere Bedarf besteht höchstens durch etwa zwei Monate; um über diese Zeit hinwegzukommen, sind die Leihwagen von besonderem Vortheile. Wir miethen sie durchaus nicht für das ganze Jahr, sondern nur für die Zeit des Bedarfes, und da kommen wir mit Wagenmiethung bedeutend billiger heraus als auf andere Weise.

Bezüglich des Prager Bahnhofes hat der Herr Abg. Kaftan selbst schon hervorgehoben, dass er recht gut weiss, dass die Sache meinerseits studirt wird. Diese Frage hängt damit zusammen, dass der ganze Verkehr auf Einen Bahnhof concentrirt werden soll, und dass die Privatbahnen dazu gebracht werden sollen, sich auch mit dem Franz Josef-Bahnhofe zu verbinden. Das dauert natürlich längere Zeit, aber das Ministerium wird — wenn diese Verhandlungen abgeschlossen sind — sehr gern den Umbau des Prager Bahnhofes in Erwägung ziehen.

Ich will nun eine Ziffer richtigstellen. Der Herr Abgeordnete hat das percentuelle Verhältniss der Hauptbahnen zu den Localbahnen in Oesterreich und in Ungarn hervorgehoben. Ja, meine Herren, da ist die Ziffer nicht massgebend. Ich weiss die Verhältnissziffern nicht auswendig, aber wir haben doch viel mehr Kilometer Hauptbahnen als Ungarn. In Ungarn sind eben sehr viele Bahnen als Localbahnen concessionirt und gebaut worden, während bei uns ein grosser Theil unseres Bahnnetzes Hauptbahnen sind, und daraus ergibt sich das für Oesterreich ungünstigere Verhältniss der Localbahnen, und nicht daraus, weil Ungarn in dieser Beziehung weiter vorgeschritten wäre. Uebrigens baut Ungarn besser und leichter in seinen Ebenen, als wir in unseren gebirgigen Ländern.

Der Herr Abg. Lupul hat die Frage der Errichtung einer Betriebsdirection in Czernowitz wieder vorgebracht, und ich kann ihm nur wiederholen, dass die Regierung seinerzeit gewiss gern bereit sein wird, diese Betriebsdirection zu errichten, sobald das Bahnnetz der Bukowina eine entsprechende Ausdehnung erlangt haben wird. Ich kann auch die Versicherung geben, dass die Bukowina in Bezug auf die Stationsausgestaltung und in Bezug auf die sonstigen Verhältnisse durchaus nicht ungünstiger und schlechter betheilt und behandelt wird, als alle anderen Gebiete. Dass es in manchen Stationen an gewissen Einrichtungen fehlt, ist nicht allein in der Bukowina der Fall. Wir haben ganz andere Linien, und zwar Hauptstrecken, wo es bedeutend an Stationseinrichtungen mangelt, wo nicht einmal Wohnungen für die Bediensteten zu Gebote stehen, wo dieselben oft eine halbe Stunde weit gehen müssen, um nach angestrengtem Dienste in ihr Heim zu gelangen. Diese Ausgleichung und Verbesserung der Verhältnisse kostet aber wieder viel Geld, und wir können daher dermalen noch nicht in der Weise vorgehen, um hier allen Uebelständen abzuhelfen.

Was den Wunsch, einen neuen Bahnhof in der Station Volksgarten zu bauen, betrifft, und zwar in dem oberen Stadttheile, so gebe ich dem Herrn Abgeordneten vollkommen recht, dass der dortige Platz entschieden viel besser gelegen wäre für einen Bahnhof als der untere; der Verkehr mit der Stadt wäre ohne Zweifel wesentlich leichter; aber ich bitte zu bedenken, was für Kosten es verursachen würde, den bestehenden Bahnhof auf einmal auf eine andere Stelle zu übertragen, dort ein neues Gebäude und neue Stationsanlagen aufzuführen. Uebrigens ist diese Frage gleichfalls im Studium begriffen, und dürfte dieselbe mit der Zeit einer günstigen Lösung zugeführt werden.

Ich komme nun zu einer wichtigen und hier von zwei Herren Abgeordneten besprochenen Angelegenheit, nämlich zur Herstellung der Tauernbahn, beziehungsweise einer zweiten Verbindung mit Triest. In dieser Richtung bin ich in der angenehmen Lage und ermächtigt, die Erklärung der Regierung abzugeben, dass sie gewillt und entschlossen ist, diese zweite Verbindung mit Triest herzustellen und einen Gesetzentwurf in der Zwischenzeit auszuarbeiten und dem neuen Hause zur Vorlage zu bringen. — (Abg. Dr. Kaizl: Was wollen Sie denn verbinden?) Das wird dann im Gesetze enthalten sein. Mit dieser Erklärnng findet die seitens der Abgeordneten Burgstaller, Stalitz und Genossen in der 520. Sitzung vom 18. October 1896 an das Gesammtministerium gerichtete Interpellation ihre Beantwortung. Auf die Frage, was wollen Sie denn verbinden, möchte ich auch jetzt gleich sagen, dass nach den Ergebnissen der Studien — es sind Studien nach jeder Richtung hin auf das eingehendste gemacht worden — in Berücksichtigung der gesammtstaatlichen und volkswirthschaftlichen Interessen es entschieden das vortheilhafteste wäre, die Wocheinerlinie und die Tauernlinie zu bauen. Ich weiss sehr gut, dass der Wunsch der Abgeordneten aus Böhmen darin besteht, in erster Linie die Karawankenlinie zur Ausführung zu bringen, aber in dieser Richtung sind die Studien sehr ungünstig. Wir wollen ja Triest helfen. Wir wollen das Gebiet und den Handelsbereich von Triest heben, und zwar nach jeder Richtung hin, auch in der Richtung nach Böhmen hinauf, das ist selbstverständlich. Aber wir wollen nicht, dass dieser Verkehr wiederum, was sehr leicht der Fall wäre, durch die Karawankenlinie nach einer anderen Richtung abgelenkt werde. Die Studien haben aber ergeben, dass es gar nicht möglich sei, eine Scheidung mit Triest in anderer Richtung vorzunehmen, wenn wir zuerst mit der Karawankenlinie vorgehen.

Ich möchte nicht sagen, dass die Karawankenlinie auch für die Zukunft ganz ausgeschlossen ist. Aber wie die Verhältnisse heute liegen, wird es gut sein, sie erst in letzte Linie zu stellen und erst dann in Ausführung zu bringen, wenn die absolute Nothwendigkeit vorhanden sein wird. Ich möchte noch darauf aufmerksam machen, dass selbst diese beiden Linien, die Tauern- und Wocheinerlinie, ganz wesentliche Verbesserungen für den Verkehr nach Böhmen hervorrufen werden. Zum Beispiele verkürzt sich die Verbindung mit Eger um 56 Kilometer, mit Bodenbach um 28 Kilometer, mit Reichenberg um 37 Kilometer, mit Prag um 62 Kilometer, mit Budweis um 66 Kilometer, mit Pilsen um 66 Kilometer. Das sind ganz wesentliche Abkürzungen, und die Regierung ist gern bereit, weil sie die Wünsche der Betheiligten kennt, durch Tarifmassnahmen den Bezirken von Böhmen jene Erfolge zuzuwenden, welche sie durch die Karawankenlinie sonst für sich gewonnen hätten. Wir thun das wieder im eigenen Interesse. Der Schnittpunkt ist ja gegeben.

Bezüglich des Verkehres nach Norden und nach Süden gegen Triest liegt der Schnittpunkt tief unter Prag, und wenn die Moldau schiffbar gemacht wird, wenn am Ende der Donau-Moldau-Elbe-Canal zu Stande kommt, dann ist die Concurrenz für Triest immer schwieriger. Wir müssen daher im eigenen Interesse derartige Tarife für Böhmen herstellen, damit eine Möglichkeit da ist, unsere eigenen Seehäfen concurrenzfähig zu machen gegen Hamburg. In dieser Richtung lassen Sie uns sorgen, und Sie werden das grösste Entgegenkommen für die Tarife von Böhmen nach Triest finden.

Ich möchte ferner nur noch hervorheben, dass neben den grossen Fragen der Verkehrspolitik das Augenmerk der Regierung fortgesetzt auch dem grossen Werke der Wiener Verkehrsanlagen gewidmet ist. In dieser Richtung kann ich den Herren die Mittheilung machen, dass ein grosser Theil der Wiener Stadtbahn, die Vorortelinie, die Gürtellinie und die oberere Wienthallinie, bis zum Ende dieses Jahres vollendet sein wird und dem Betriebe wird übergeben werden können. Noch nicht genug spruchreif ist die Donaucanallinie, und auch da hoffe ich, dass wir den Wünschen der Stadtvertretung Wien werden entsprechen können, wenn wir bei derselben das gehörige Entgegenkommen zur Hintanhaltung bedeutender Mehrauslagen finden. Es ist freilich die Vollendung dieser Strecke dadurch um ein Jahr hinausgeschoben worden, es ist das aber wenig von Belang, weil es immerhin zweckmässig erscheint, die Arbeiten derart zu vertheilen, dass nicht das gesammte Netz gleichzeitig zur Ausführung gelangt, zumal die Schwierigkeit der Arbeiterbeschaffung immer grösser wird und weil nach der Beendigung dieser Anlagen eine grosse Zahl von Arbeitern hier ihre Beschäftigung verlieren und genöthigt sein wird, anderswo Verdienst zu suchen. Wir wollen hoffen, dass die Wiener Stadtbahnanlagen, die durch die in munificentester Weise seitens des hohen Abgeordnetenhauses gewidmeten bedeutenden Mittel ins Leben gerufen wurden, der Stadt Wien auch den erhofften grossen Vortheil für ihre weitere Entwicklung bringen werden.

Wenn ich nun zum Schlusse meiner Ausführungen schreite,

glaube ich, dargelegt zu haben, dass das Eisenbahnministerium in dem ersten Jahre seines Bestehens ausser der ihm obgelegenen Bildung und Consolidirung im eigenen Hause durch die mit grossen Schwierigkeiten verbundene Umgestaltung der Generaldirection in das Ministerium und die Ausgestaltung der Staatsbahndirectionen gewiss die grossen anderen Ressortfragen, die mir anvertraut sind, nicht ausser acht gelassen hat, und dass diese Thätigkeit nicht ohne einigen Erfolg geblieben ist. In diesem Sinne bitte ich das hohe Haus, dem Voranschlage des Eisenbahnministeriums die verfassungsmässige Zustimmung ertheilen zu wollen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Bauherstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien, bezw. in Brünn beauftragt, die von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte über die Herstellung von zwei Wirthschaftshöfen in der Betriebsausweiche Erdbergerlände (Wien, XI. Bezirk) zur Deponirung von Lebensmitteln, Brennmaterialien etc. für das dort stationirte Personale, die Herstellung eines freistehenden Abortes sammt Senkgrube bei dem ebenerdigen Wohngebäude in der Station Raasdorf der Linie Stadlau—Marchegg, die Herstellung je eines hölzernen Thürverbaues vor der Eingangsthüre an der Wetterseite bei den Wächterhäusern Nr. 7/s der Linie Stadlau—Marchegg, Nr. 12/n, 14/n, 15/n, 40/n der Linie Wien—Brünn, die Herstellung eines Backofens beim Wächterhause Nr. 15/n der Linie Wien—Brünn, die Herstellung eines Kohlen- und Requisitenschuppens in der Station Süssenbrunn, die Herstellung eines Backofens beim Wächterhause Nr. 2 in der Station Kanitz-Eibenschitz und die Herstellung eines Wirthschaftsschuppens zur Unterbringung von Lebensmitteln und Brennmaterialien etc. für den Bahnmeister in der Station Znaim der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8528/IV ex 1896.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ausweis über die im III. Quartal 1896 auf den bereits im Betriebe stehenden Linien der österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Haltestelle: Komarówka (zwischen Korosciatin und Niżniow der Linie Stanislau—Husiatyn)	1. Juli	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Die Fahrkartenausgabe erfolgt im Zuge durch die Conducteure.
	Haltestelle: Jankowa (zwischen Stroże und Bobowa der Linie Tarnów—Leluchów—ungar. Grenze [Orlo])	15. August		Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Localtarifen der k. k. Staatsbahnen. Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt. Die Abfertigung von Reisegepäck erfolgt im Zuge im Wege der Nachzahlung.
	Haltestelle: Blanitz (zwischen Strunkovic a/Bl. und Barau der Linie Wodňan—Prachatitz)	1. October		Die Gebührenberechnung erfolgt gemäss Localbahn - Personentarif vom 1. Jänner 1895. Die Abfertigung der Personen und des Gepäcks erfolgt im Zuge im Wege der Nachzahlung.
	Haltestelle: Ravelsbach (zwischen Ziersdorf und Limberg-Maissau der Linie Wien—Gmünd)	1. September	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre vom 1. August 1896. Die Ermittlung der Entfernung erfolgt durch Anstoss von 4 km an die Station Ziersdorf, bezw. von 6 km an jene bis zur Station Limberg-Maissau. Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt. Die Abfertigung von Reisegepäck erfolgt im Zuge im Wege der Nachzahlung.
	Haltestelle: Begliano (zwischen Ronchi Friauler Bahn und Pieris-Turriaco der Linie Monfalcone—Cervignano)	8. September		Die Gebührenberechnung erfolgt gemäss Localbahn - Personentarif vom 1. Jänner 1895. Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt. Die Abfertigung von Reisegepäck erfolgt im Zuge im Wege der Nachzahlung.
Südbahn-Gesellschaft	Haltestelle: Katzelsdorf (zwischen Wr.-Neustadt und Landesgrenze bei Wächterhaus Nr. 4 a)	1. Juli	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksdienst	Die Gebührenberechnung erfolgt laut Circular Nr. 53, Z. 8094 V/II ex 1896.
	Station: Werndorf (zwischen Kalsdorf und Wildon der Linie Wien—Triest)	1. October	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der laut Nachtrag IV zum Kilometerzeiger ausgewiesenen Distanzen nach den in den Localtarifen Theil II enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabellen.
	Station: Fritzens-Wattens (zwischen Terfens und Volders-Baumkirchen der Linie Kufstein—Ala)	1. October		Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der laut Nachtrag IV zum Kilometerzeiger ausgewiesenen Distanzen nach den in den Localtarifen Theil II enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabellen. War vor dem 1. October nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Strasseneisenbahnen und sonstige öffentliche Verkehrsanstalten mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Allgemeine Grundzüge eines neuen Dienstreglements für das Verkehrspersonale.) Die Budapester Communalverwaltung hat die im Bereiche Budapests exploitirenden öffentlichen Verkehrsanstalten mit elektrischem Betriebe aufgefordert, ein im Allgemeinen übereinstimmendes Dienstreglement vorzulegen, in dem der Umfang der Pflichten und Rechte des Verkehrspersonales in präciser Weise normirt erscheint. Diesem Auftrage entsprechend, erklärt:

1. die Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota, die tägliche Dienstesverwendung in der Weise geregelt zu haben, dass auf jeden den ganzen Tag im Verkehr stehenden Wagen ein Wagenführer und ein Conducteur entfalle. Das Personal zweier Wagen bildet mit einem Ablösungs-Wagenführer und einem Ablösungs-Conducteur eine Dienstgruppe. Bei dieser Eintheilung betrage die tägliche Inanspruchnahme im Sommer 12 und im Winter 10 Stunden; ausserdem aber entfalle auf jeden Mann wöchentlich ein freier Tag. In jeder Gruppe erfolge die Ablösung täglich drei-, bezw. zweimal, so dass Wagenführer und Conducteur in continuo nur 3 bis 6 Stunden lang im Dienste stünden. Bei grosser Kälte oder grosser Hitze ist dafür gesorgt, dass die Ablösung spätestens in vier Stunden vor sich gehe. Im Winter werde der Personalstand nicht verringert. Im Krankheitsfalle erhalten die betreffenden Angestellten eine Unterstützung und, wenn die Krankheit nicht über vier Wochen dauert, die Hälfte ihrer Besoldung. Wenn die Krankheit länger als vier Wochen dauert, erlischt das Dienstverhältniss, ohne Kündigung, von selber. Jeder Angestellte ist verpflichtet, zu den in ihrem Interesse von der Gesellschaft creirten Wohlfahrtseinrichtungen (Unterstützungsversicherung, Pensionsfonds etc.) beizutragen. Wenn der freie Tag irgend eines Angestellten auf einen Sonn- oder Feiertag fällt und die Nothwendigkeit eintritt, Dienst zu versehen, hat die Direction das Recht, die Reihe der freien Tage nach Ermessen zu ändern. Die Angestellten, die sich gegen die Reglements vergehen, kann die Direction mit Geldstrafen bis zur Höhe von zehn Kronen belegen, welche Strafe von dem nächsten Gehalt auf einmal abgezogen wird. Bei Unfällen, die durch den elektrischen Strom eintreten, muss bis zum Eintreffen des Arztes die künstliche Athmung so lange aufrechterhalten werden, bis der Tod mit voller Gewissheit constatirt ist. Wenn das betreffende Individuum mit der Stromleitung, durch deren Berührung dasselbe verunglückt ist, noch verbunden ist, muss die Verbindung mit der durch einen Kautschukhandschuh geschützten Hand aufgehoben werden. Während der künstlichen Athmung muss die Zunge des Verunglückten aus der Mundhöhle gezogen werden. Wenn die erwähnte Manipulation zu keinem Resultate führt, dürfen andere Belebungsversuche ohne Rath und Mitwirkung des Arztes nicht gemacht werden.

2. Bei der Eintheilung der Dienstzeit der Untergrundbahn fällt auf je zwei Beschäftigte ein Ablöser, und gibt es überdies mit Rücksicht auf die freien Tage und auf die Erkrankten ein entsprechendes Reservepersonal. In dem 16½stündigen Betrieb fällt auf einen Mann eine elfstündige Dienstzeit. Jeder Angestellte hat wöchentlich einen freien Tag, so dass das Maximum der Dienstzeit im Durchschnitte täglich beiläufig neun Stunden beträgt.

3. Eine ähnliche Eintheilung besteht bei der Budapester elektrischen Stadtbahn; ihr Dienstreglement ist zum grossen Theile dasselbe wie bei dem an erster Stelle erwähnten Unternehmen.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Linie Lehelgasse—Waitzner Boulevard.) Die in Fortsetzung der bis zur Lehelgasse führenden innerstädtischen Endstrecke der Hauptlinie Lehelgasse (V. Bezirk)—Uj-Pest—Rákos-Palota der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft erbaute Linie, welche von deren Endstation Lehelgasse aus bis zum Waitzner Boulevard führt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 145 ex 1896), wurde dem Verkehre übergeben.

— (Technisch-polizeiliche Begehung der nordwestlichen Endstrecke der Hauptlinie.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der bisherigen Endstrecke der Linie Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft im Bereiche des Vorortes Rákos-Palota angeordnet. Die Rákos-Palotaer Linie wird ihre Fortsetzung über Fóth bis Mogyorod (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 118 und 131 ex 1895) finden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis 21. Jänner.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

15. Jänner, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Tritone“, Capitän G. Giurgevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

16. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Stephanie“, Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

17. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Argo“, Capitän A. Petris, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

19. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Oreste“, Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

20. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan“, Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

20. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade“, Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

15. Jänner, Dampfer „Carlotta“, Capitän N. Covacevich,
18. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Colledani,
20. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

17. Jänner, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Argo“, Capitän A. Petris, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

17. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Ceres“, Capitän P. Ivellich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

20. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia“, Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol. Rhodus und Mytilene.

21. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Urano“, Capitän B. Cobol, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Constantinopel nach Varna, Burgas, Constanza und Odessa, für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona“, Capitän C. Bellen, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Februar, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator“, Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	December 1896				December 1895			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	446.484	251.074	261.673	435.885	363.133	202.005	173.162	391.976
Darunter:								
Weizen	147.153	63.254	45.944	164.463	112.751	64.848	44.353	133.246
Roggen	30.830	43.403	42.344	31.889	33.108	47.536	43.658	36.986
Gerste	90.476	51.254	50.298	91.432	50.909	30.663	23.461	58.111
Hafer	42.882	27.533	23.956	46.459	44.877	21.691	25.688	40.880
Mais	61.131	38.837	69.870	30.098	11.710	18.190	15.170	14.730
Hirse	696	851	335	1.212	1.599	993	855	1.737
Bohnen	6.023	2.946	2.232	6.737	4.662	3.709	2.832	5.539
Erbsen	5.449	5.460	1.127	9.782	267	513	—	780
Malz	1.269	544	812	1.001	789	205	100	894
Raps	21.039	477	7.065	14.451	52.605	298	5.212	47.691
Hanfsamen	924	1.578	427	2.075	765	189	216	738
Wicken	1.282	609	483	1.408	1.321	201	37	1.485
Mehl	4.142	4.125	5.436	2.831	4.416	5.228	2.308	7.336
Kleie	3.823	2.493	2.602	3.714	3.555	1.425	2.176	2.804
	417.119	243.364	252.931	407.552	323.334	195.689	166.066	352.957
Spiritus	1.193	100	100	1.193	1.149	—	102	1.047
Zucker	3.815	379	573	3.621	15.364	—	1.735	13.629
Wein	1.904	729	440	2.193	2.696	1.346	415	3.627
Oele und Fette	3.346	248	569	3.025	1.024	398	163	1.259
Sonstige Waaren	19.107	6.254	7.060	18.301	19.566	4.572	4.681	19.457
Mittlere Tagesbewegung . .	20.510 Meter-Centner				15.632 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,895.870	1,332.070	1,326.110	3,901.830	3,493.820	1,034.000	793.690	3,734.130

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	161	22	33	150	96	20	20	96
Versicherungswerth . . fl.	935.400·—	142.400·—	78.200·—	999.600·—	420.440·—	163.900·—	112.400 —	471.940 —
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	12	—	6	6	7	9	3	13
Versicherungswerth . . fl.	16.900·—	—	5.550·—	11.350·—	61.800·—	32.250·—	25.500·—	68.550·—
Lombardbetrag . . . . fl.	8.400·—	—	2.800·—	5.600·—	38.350·—	18.250·—	17.350·—	39.250·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien. II., Praterquai.

Monat December 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1896	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Decbr. 1896
		vom ersten bis letzten December		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	80.404	3.570	22.088	61.886
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	18.344	1.770	2.102	18.012
Hafer	24.320	838	8.646	16.512
Gerste	9.861	—	516	9.345
Mais	21.013	962	10.790	11.185
Diverse	6.866	—	34	6.832
Assecuranzwerth . . fl.	555.890	26.300	137.060	445.130

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1896	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurück-gelangt	Stand am letzten Decbr. 1896
		vom ersten bis letzten December		
Lagerscheine:				
Stück	8	—	—	8
Versicherungswerth . fl.	104 880	—	—	104.880
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat December 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1896	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Decbr. 1896
		vom ersten bis letzten December		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	61.319	26.069	19.468	67.920
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	4.672	179	333	4.518
Wein	4.312	5.290	2.229	7.373
Zucker	19.079	15.148	11.528	22.699
Weizen	10.008	—	—	10.008
Diverse	23.248	5.452	5.378	23.322
Assecuranzwerth . . fl.	2,620.732	1,051.265	827,672	2,844.325

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1896	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Decbr. 1896
		vom ersten bis letzten December		
Lagerscheine:				
Stück	45	—	1	44
Versicherungswerth . fl.	136.660	—	3.000	133.660
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.800	—	1.100	7.700

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat December 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	ausländischer Provenienz: Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	3103·44	3164·53	2127·36	4140·61	356·99	1280·08	302·68	1334·39
Roggen	2425·05	2298·55	1752·56	2971·04	—	951·08	—	951·08
Gerste	834·01	1406·80	509·87	1730·94	3541·96	1719·34	2523·64	2737·66
Hafer	—	—	—	—	296·57	201·58	—	498·15
Erbsen	373·72	683·33	193·00	864·05	286·54	—	48·00	238·54
Bohnen	797·97	511·76	143·65	1166·08	47·48	170·42	—	217·90
Raps	91·40	250·38	67·04	274·74	2·74	1183·29	600·61	585·42
Wicken	—	—	—	—	322·44	—	—	322·44
Leinsaat	610·17	112·01	101·51	620·67	—	—	—	—
Rübensamen	517·30	200 00	100·00	617·30	—	—	—	—
Mohn	—	68·49	—	68·49	—	95·74	—	95·74
Kleesaat	201·95	112·44	—	314·39	—	—	—	—
Senfsaat	93·02	—	—	93·02	—	—	—	—
Diverse	3187·37	2106·11	127·46	4020·02	210·83	1·11	83·08	128·86
Zusammen . . .	12235·40	10914·40	6268·45	16881·35	5065·55	5602·64	3558·01	7110·18
Versicherungswerth ö.W. fl.	128.253	95.134	51.752	171.635	82.021	46.950	34.777	94.194
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	40	3	7	36	7	6	6	7
Versicherungswerth ö.W. fl.	47.071	5.700	7.150	45.601	5.690	4.150	4.150	5.690
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	32	1	5	28	4	—	1	3
Versicherungswerth ö.W. fl.	41.291	1.000	5.050	37.241	2.851	—	650	2.201
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	26.770	4.000	2.150	25.020	1.400	—	300	1.100
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife, Theil II, Heft Nr. 1, 2 und 3.

Für den Verkehr mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) gelangen mit 1. Februar 1897 unter gleichzeitiger Aufhebung der seitherigen Tarife, Theil II, Heft Nr. 1, 2 und 3 vom 1. Jänner 1895 nebst Nachträgen, die folgenden neuen Tarife zur Einführung, und zwar:

1. Theil II, Heft Nr. 1, für den Verkehr mit Stationen der kgl. Württembergischen und grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen;
2. Theil II, Heft Nr. 2, für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg;
3. Theil II, Heft Nr. 3, für den Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Bahn, der Main-Neckar-Eisenbahn und der kgl. Eisenbahn-Directionen Frankfurt a. M. und St. Johann-Saarbrücken.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Der Preis beträgt

für Theil II, Heft Nr. 1	1·80 Kronen	für das Stück
„ „ II, „ „ 2	0·60 „	
„ „ II, „ „ 3	1·80 „	

Wien, am 15. Jänner 1897. [38]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Teschen.

Die am 31. December 1896 verlautbarte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für alle in der Station Teschen ankommenden Frachtgüter auf zwei Tage wurde mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Jänner 1897, Z. 6688/III ex 1896, genehmigt.

Wien, am 13. Jänner 1897. [39]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Aufhebung des Ausnahme-Frachtsatzes für Mineralkohle etc. von Oderberg nach Trzynietz.

Der laut Ausnahmetarif I des Localgütertarifes der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn sub „2. Ausnahmesätze“ für mineralische Kohlen etc. von Oderberg nach Trzynietz bestehende Frachtsatz von 6·8 kr. pro 100 kg wird vom 1. März 1897 ausser Kraft gesetzt.

Budapest, am 12. Jänner 1897. [40]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Februar 1897 treten zum Gütertarife für oben bezeichneten Verband die Nachträge 16 zu Heft 1 und 2 und der Nachtrag 5 zum Anhange zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif) in Kraft.

Die Nachträge enthalten eine Aenderung des Titelblattes des Haupttarifes und der früheren Nachträge und des Vorwortes des Tarifes, Bestimmungen über die inzwischen bereits erfolgte Aufhebung, bezw. Verlängerung der Giltigkeit einiger Frachtsätze, sowie eine Ergänzung des Kilometerzeigers. Die Nachträge 16 enthalten ausserdem noch Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Altenweddingen, Bahrendorf, Schwaneberg und Websleben einerseits und Komotau, Linz, sowie Pardubitz andererseits. Durch Nachtrag 16 zu Tarifheft 1 werden auch die besonderen Bestimmungen ergänzt, Frachtsätze der Specialtarife A 2 und III zwischen Gojau und Ichtershausen, Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Pardubitz und verschiedenen Stationen des Bezirkes Magdeburg, Frachtsätze der Ausnahmetarife 8, bezw. 9 (Holz etc.) zwischen Leschtina, bezw. Borohradek einerseits und Delitzsch, Halle a. S., Magdeburg und Schönebeck andererseits eingeführt und die Stationen Olmütz Neugasse und Olmütz Stadt in den Ausnahmetarif 6 (Getreide pp.) einbezogen. Ausserdem enthält dieser Nachtrag eine Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (Holz etc.) für die Station Würbenthal und eine Berichtigung verschiedener, im Nachtrag 14 enthaltener Frachtsätze. Durch letztere Massnahme wird unter Anderem der Frachtsatz der Wagenladungsclasse B zwischen Marchegg und Braunschweig (Ostbhf.) von 459 auf 469 Pfennig für 100 kg erhöht, welche Aenderung jedoch erst am 1. März 1897 in Kraft tritt.

Endlich sind im Nachtrag 16 zu Tarifheft 2 und im Nachtrag 5 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 noch directe Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Gr.-Almerode und Bleistadt, bezw. zwischen Chodau, Kaaden-Brunnersdorf und Neusattel einerseits und Coburg pp. andererseits enthalten.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von je 10 Pfg. oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 15. Jänner 1897. [41]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des V. Nachtrages zu dem ab Schiffahrtsbeginn 1895 giltigen Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz etc.

Mit Schiffahrtsbeginn 1897 tritt der V. Nachtrag zum oben genannten Tarif in Kraft.

Durch denselben wird die mit III. Nachtrag vom 1. August 1896 und IV. Nachtrag vom 15. October

1896 eingeführte Tariferhöhung von 4, bezw. 8 Kreuzer pro 100 kg aufgehoben.

Wien, am 14. Jänner 1897. [42]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab Schiffahrtsbeginn 1897 bis 31. Juli 1897 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. Von allen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz gelegenen Donaustationen, von Theiss-, Drau- und Savestationen, ferner von Stationen des Franzens-, Franz Josef- und Bega-Canals
   nach Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . 3 Kreuzer
2. Nach Barcs
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclus. Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Franzens-, Franz Josef- und Bega-Canals . . 2 „
   b) von Draustationen . . . . 2 „
3. Nach Sissek
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclus. Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Begacanals . . . . . 3 „
   b) von Savestationen . . . . . 2 „
4. Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen
   von Budapest und oberhalb Budapest gelegenenen Stationen . 2 „
5. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
   nach Temesvár, Szegedin, Essegg, Barcs, Sissek, Neusatz, Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz . . . . . 10 Centim.

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an sackirten Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginn 1897 bis 31. Juli 1897 in den vorstehend

sub 1, 2, 3 und 4 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q

sub 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3 und 4 mit jener der Verkehrslation sub 5 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die solcherart effectuirten Schleppladungs-Quantitäten geniessen die vorstehenden Refactien nicht, können jedoch behufs Erreichung der oben bezifferten Gesammtmengen mit den Quantitäten der expedirten sackirten Theilsendungen cumulirt werden.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis 30. September 1897 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Jänner 1897. [43]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom August 1896).

Ab Schiffahrtsbeginn 1897 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donauländе Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die ab 1. September 1895 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- uud Oelsaatensendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaatensendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. September 1895,
I. Nachtrag, „ „ 1. Jänner 1896,
II. „ „ „ 1. Jänner 1897.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 15. Juli 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. Mai 1893,
II. „ „ „ 1. September 1895,
III. „ „ „ 1. April 1896.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. September 1895.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. September 1895,
I. Nachtrag, „ „ 1. April 1896.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab Schiffahrtsbeginn 1897 bis 31. Juli 1897 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

	Markpfennig pro 100 kg
1. Für Sendungen von Donaustationen unterhalb Wien bis einschliesslich Moldova, dann von Stationen der Theiss, der Save, der Drau, des Bega-, Franzens- und Franz Josef-Canals	6
2. Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen .	8

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende September 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Jänner 1897. [44]

K. k. priv. Bozen - Meraner Bahn.

Einführung von Tour- und Retourkarten.

Ab 1. Februar 1897 gelangen in den Stationen Vilpian und Lana-Burgstall nach den Stationen Lana-Burgstall und Vilpian Tour- und Retourkarten III. Classe mit dreitägiger Giltigkeit zum Preise von 40 kr. ö. W. zur Einführung.

Wien, am 16. Jänner 1897. [45]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V). (Einführung des Nachtrages 4.) Am 1. Jänner 1897 trat für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen der Strecke Rogasen—Dratzig, sowie Waldowshof des Directionsbezirkes Bromberg, der Strecke Gramenz—Bublitz, sowie Bartin, Danzig, Hauptbhf., Wossarken des Directionsbezirkes Danzig, Jorksdorf, Stoosznen des Directionsbezirkes Königsberg, der Strecken Jauer—Rohnstock, Sorau—Benau, Ober-Kauffung—Merzdorf, sowie Hennersdorf, Neuhammer, Pürbischau, Rothfest, Thomaswaldau, Willenberg des Directionsbezirkes Breslau, der Strecke Meseritz—Schwerin a. Warthe des Directionsbezirkes Posen, der Strecke Merseburg—Schafstädt, Grossneuhausen, Lemnitzhammer, Schönau—Ernstroda des Directionsbezirkes Erfurt, Peissen, Schönefeld b. Leipzig des Directionsbezirkes Halle, der Strecke Schönebeck—Blumenberg, sowie Bandau und Uchtspringe des Directionsbezirkes Magdeburg, ferner abgeänderte, und zwar theils ermässigte, theils erhöhte Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für die Stationen Oswitz, Breslau, Freib. Bhf., Schmolz, Ströbel, Karschau, Heinrichau, Bösdorf, Tillowitz, Kosel, Ratibor, Klein-Kottorz, Mischline, Lublinitz und die östlich und südlich von diesen Stationen gelegenen Stationen der Directionsbezirke Breslau und Kattowitz, die Stationen der Strecken Rogasen—Pakosch, Wapno—Lopienno, Schubin—Jaroschewo, sowie Dratzig und Parkowo des Directionsbezirkes Bromberg, der Strecke Benau—Christianstadt, sowie Blasdorf, Bolkenhain, Kauder, Kurtwitz, Münsterberg i. Schl., Obernigk, Rohnstock, Schebitz des Directionsbezirkes Breslau, Lamsdorf, Twardawa, Woinowitz des Directionsbezirkes Kattowitz, der Strecke Trachenberg—Herrnstadt, sowie Gellendorf, Wirschkowitz des Directionsbezirkes Posen, Friedrichroda des Directionsbezirkes Erfurt.

Ferner wird der Ausnahmetarif 16 für Petroleum von Eydtkuhnen nach Leipzig, Berl., Eilenb. und Thür. Bhf. mit Giltigkeit vom 15. Februar 1897 aufgehoben.

Schliesslich werden verschiedene Entfernungen berichtigt, wodurch theils Tarifermässigungen, theils Tariferhöhungen eintreten.

Sämmtliche im Nachtrag enthaltenen Tariferhöhungen treten, sofern sie nicht bereits früher veröffentlicht und eingeführt sind, erst mit dem 15. Februar 1897 in Kraft.

Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen, welche auch Auskunft über die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze ertheilen, zu beziehen.

Liste von Spediteuren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
372	Buschtěhrader Eisenbahn		Holzstoff und Holzzellstoff in nassem Zustande	Schlackenwerth	Prag (Sandthor)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	31·3	27·5	3·8	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1898; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Chodau					34·5	29·0	5·5			
373	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bruchsteine und Schotter des Specialtarifes 3	Chotzen (Profil 2699/2700)	Dobřenitz-Sirowatka	Bei Zahlung der Fracht für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der Oe.N.W.B. und St.E.G.	Besteht kein directer Satz	14 kr.		Im Kartirungswege		
374	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Bisenz-Pisek (K.F.N.B.)	a) Aussig (Oe.N.W.B.) und b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Kreuzer a) 113, b) 113	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende April 1898	
				Wien (Oe.N.W.B.)						a) 102, b) 102				
				Angern	a) Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					a) 102, b) 102				
				Dürnkrut						a) 102, b) 102				
				Göding						a) 109, b) 109				
				Kostel						a) 102, b) 102				
				Saitz						a) 102, b) 102				
				Bisenz Stadt (St.E.G.)	Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) u. Schönpriesen					113				
				Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)						102				
375	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen, gebrauchte, der Position E—L der allgemeinen Güterclassification	Brünn (St.E.G.) oder vice versa	Wittingau	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Für diese Sendungen besteht kein directer Frachtsatz	64 kr.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
376	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineralschmieröl (Oleonaphtha)	Granica transit (für Sendungen von allen russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Zdolbunowo—Kiew—Kursk—Woronesch [diese Linie selbst, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew—Shitomir, Kruty—Tschernigow, Konotop—Pirogowka, Woroshba—Seredinaja und Koronewo—Rylsk ausgenommen]) via Gänserndorf—Marchegg	Wien Staatsbahnhof loco Stadlau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	58·5 Kreuzer		Im Kartirungswege		Auf diese Transporte findet die im Verordnungsblatte Nr. 132 ex 1896 unter Post-Nr. 1962 publicirte Frachtbegünstigung keine Anwendung
377	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schienenbefestigungsmittel, und zwar: Kupplungsbolzen und Schienennägel	Libšic	Lobositz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	In Kreuzern 28	19·9	8·1	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen ist von den Parteien auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist zu besorgen. Die Transporte müssen zu Regiezwecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt und auf den betreffenden Frachtbriefen Organe dieser Verwaltung als Empfänger angeführt sein
				Libšic	Aussig				35	24·8	10·2			
378	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen, Millbars und sonstige Eisenartikel der Classe C	Komotau (A.T.E. oder B.E.B.)	Oderberg (K.F.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 77·6		Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
				Komotau (A.T.E. oder B.E.B.)	Mähr.-Ostrau oder Schönbrunn					76·4				
379	Böhmischen Nordbahn		Für die zur Erweiterung von Fabriken in Johnsbach, Nieder-Kamnitz und Steinschönau dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhm. Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Rabstein, bezw. Böhm.-Kamnitz zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
380	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkweiss	Szczakowa	Olmütz transito	Aufgabe in beliebigen Mengen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	117·9 kr.	90·0 kr.	27·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
									Kreuzer ö. W.					
381	Oesterreichischen Nordwestbahn		Holz des Specialtarifes 2	Schönwald-Frain	Korneuburg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 2 giltigen allgemeinen und speciellen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Nachtrag I A vom 1. Jänner 1894	26·4	18·6	7·8	Im Kartirungswege		
					Oberhollabrunn				20·8	16·8	4·0			
					Stockerau				25·2	18·0	7·2			
					Wien und Jedlesee				28·0	18·6	9·4			
					Zellerndorf				16·2	12·2	4·0			
					Znaim				9·0	7·0	2·0			
382	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Spiritus in vollen Wagenladungen als Frachtgut	Smiřitz (S.N.D.V.B.)	Wien (Oe.N.W.B., St.E.G., K.F.N.B.)	Aufrechterhaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes 12 des citirten Localtarifes der Oesterr. Nordwestbahn	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Oesterreichischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883	107 kr.	105 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		Der fixe Zuschlag zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Berechnung
383	Eisenbahn Wien-Aspang	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mauer- und Dachziegel	Maria-Lanzendorf	Klein-Neusiedl	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Versender, bezw. Empfänger	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Zusammenstoss der Frachtsätze der beiderseitigen Localgütertarife	11·3 kr.	11·3 kr.		Im Kartirungswege		Allfällige Schleppbahngebühren in Maria-Lanzendorf sind als Aufgabsnebengebühren einzustellen

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
									Heller								
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
384	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Brody (Bhf.) transit	Eger transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen sind entweder mit directen Frachtbriefen nach einer bayerischen, bezw. süddeutschen und darüber hinaus liegenden Station oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Eger, bezw. Eisenstein oder Furth i. W. lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus bestimmt ist. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Localverkehr mit Eger, bezw. Eisenstein oder Furth i. W. bestehenden Frachtsätze erhöht wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	651	588	545	428	106	160	Im Kartirungswege		
				Nowosielitza (Bhf.) transit					731	660	638	501	93	159			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit					691	624	590	464	101	160			
				Tarnopol transit					Bestehen keine directen Verbandssätze		590	464					
				Husiatyn transit							646	507					
				Brody (Bhf.) transit	Eisenstein transit (für Bayern und Süddeutschland und darüber hinaus)				684	642	558	439	126	203			
				Nowosielitza (Bhf.) transit					744	694	651	512	93	182			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit					724	678	603	475	121	203			
				Tarnopol transit					Bestehen keine directen Verbandssätze		603	475					
				Husiatyn transit							659	519					
				Brody (Bhf.) transit	Furth i. W. transit				700	658	543	428	157	230			
				Nowosielitza (Bhf.) transit					760	712	637	501	123	211			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit					740	694	589	464	151	230			
				Tarnopol transit					Bestehen keine directen Verbandssätze		589	464					
				Husiatyn transit							645	507					

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
3	Nr. 150 vom 31. December 1896	2858	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonröhren, glasirt und Steinzeugröhren	Münsterberg i. Schlesien	Podgórze-Bonarka Podgórze-Płaszów Krakau	Der in der Rubrik „zugestandener Frachtsatz“ für die nebigen Relationen angegebene Frachtsatz von 86 Pfennigen ist auf 85 Pfennige abzuändern	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
9	Nr. 150 vom 31. December 1896	2813	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	K.U.St.B. K.F.N.B. St.E.G.	Mineralkohle, Coaks und Briquettes	Oderberg Dombrau Karwin und Ostrauer Kohlenrevier	den Budapester Bahnhöfen und Palota-Ujpest	In der dritten Zeile von unten ist statt 0·12 Heller „1·2 Heller“ zu setzen	
10	Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	181	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Salz der Posit. 8—5 des Tarif-Theiles 1	Ebensee und Hallein	diversen Stationen	In der Relation Ebensee—Rothkosteletz sub b) soll der Frachtsatz statt 160·1 richtig 160·6 heissen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 8. Wien, 21. Jänner 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. Jänner 1897, womit für den Monat Februar 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19½ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Landskron nach Schildberg zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Grulich-Schildberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Bezirksvertretung von Landskron gemeinsam mit dem Stadtrathe in Landskron die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Landskron nach Schildberg zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Grulich-Schildberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. December 1896. Z. 15.837/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Liesing nach Breitenfurth mit einer Abzweigung nach Laab am Walde.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Liesing nach Breitenfurth mit einer Abzweigung nach Laab am Walde im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 19. December 1896. Z. 15.454/I.

Eröffnung der Theilstrecke Čerčan—Krhanitz der Localbahn Čerčan-Modřan.

Die Theilstrecke Čerčan—Krhanitz der Localbahn Čerčan-Modřan mit den Stationen Pořitsch a. d. S., Tejnitz a. d. S. und Krhanitz wurde am 18. Jänner 1897 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten die Stationen Pořitsch a. d. S., Tejnitz a. d. S. und Krhanitz für den Gesammtverkehr zur Eröffnung.

Prag, im Jänner 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Aenderung der Dienstinstruction für das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium.

Der Eisenbahnminister hat mit Erlass vom 10. Jänner 1897, Z. 4812/III ex 1896, den § 5 der mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 20. Juli 1896, Z. 1379/E.M. (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87) verlautbarten Dienstinstruction für das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österr. Staatsbahnen in folgender Weise abgeändert:

Geschäftsabtheilungen.

§ 5.

Das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau besteht aus nachbenannten Abtheilungen:

1. Für den in- und ausländischen Personen- und Gepäckverkehr, für Angelegenheiten des General-Gütertarifes, des Tarifarchives, des Tarifdepots und der Transportstatistik;
2. für den Local-Güterverkehr, den inländischen Anschluss- und Verband-Güterverkehr;
3. für den Anschluss- und Verband-Güterverkehr mit dem westlichen und südlichen Auslande;
4. für den Anschluss- und Verband-Güterverkehr mit dem östlichen und nördlichen Auslande;
5. Für die Verbands- und Cartellabrechnungen.

Die Kanzleigeschäfte des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau werden in eigenen Hilfsämtern (Einreichungsprotokoll, Kanzleiexpedit und Registratur) besorgt.

Die neue Geschäftseintheilung ist mit 1. Jänner 1897 in Kraft getreten.

Eisenbahnverkehr im Monate November 1896 und Vergleich der Einnahmen der ersten elf Monate 1896 mit jenen der gleichen Periode 1895.

Im Monate November 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 9. November die 20·77 km lange Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz;

am 24. November die 72·613 km lange Strecke Tarnopol—Kopyczyńce der Ostgalizischen Localbahnen.

In Ungarn:

Am 3. November die 5·136 km lange Theilstrecke Budapest-Engelsfeld—Alt-Ofen der Localbahn Budapest-Gran;*)

am 4. November die 55·5 km lange Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka;

am 17. November die 53·306 km lange Localbahn Komárom-Dunaszerdahely, Theilstrecke der Schüttinselbahn;

am 18. November die 31·02 km lange Localbahn Temesvár-Buziás;

*) Die von der neueröffneten Strecke abzweigende 2·895 km lange schmalspurige Flügelbahn von Dorogh zu den Drasche'schen Kohlenwerken wurde am 1. October 1896, jedoch nur für Wagenladungen des Werksbesitzers, eröffnet.

am 30. November die 16·832 km lange Theilstrecke Erdököz-Tiszolcz der Localbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz.

Im Monate November 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 11,937.426 Personen und 12,858.455 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 34,432.308 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1090 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11,474.217 Personen und 11,472.255 t Güter, 32,788.357 fl., oder per Kilometer 1087 fl., daher resultirt für den Monat November 1896 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·3 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 30. November 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 146,339.235 Personen und 110,424.741 t Güter, gegen 145,011.574 Personen und 103,854.333 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 343,274.671 fl., im Jahre 1895 auf 323,948.966 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten elf Monaten des Jahres 1896 30.911 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1895 dagegen 29.804 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1896 auf 11.105 fl., gegen 10.869 fl. im Jahre 1895, das ist um 236 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1896 auf 12.115 fl., gegen 11.857 fl. im Jahre 1895, das ist um 258 fl., mithin um 2·2 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten elf Monate 1896 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1896 Gulden
A.	Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	63.012
2.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	38.965
3.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	34.830
4.	Leoben-Vordernberger Bahn	28.884
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	25.649
6.	Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	25.079
7.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	22.222
8.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	21.019
9.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	19.725
10.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.658
11.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	17.690
12.	Böhmische Nordbahn	14.666
13.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.381
14.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	13.114
15.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	12.452
16.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	12.190
17.	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	12.150
18.	Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	11.356
19.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.180
20.	Eisenbahn Wien-Aspang	9.569
21.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.755
22.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.564
23.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.625

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

		Gulden
1.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.686
2.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	20.331
3.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.159
4.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	16.851
5.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.812
6.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	13.391
7.	Stauding-Stramberger Localbahn	13.131
8.	Kuttenberger Localbahn	12.510
9.	Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.413
10.	Bozen-Meraner Bahn	11.124
11.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.672
12.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	10.620
13.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	10.000
14.	Budapester Localbahnen	9.064
15.	Neutitscheiner Localbahn	8.781
16.	Localbahn Petroszény-Lupény	8.661
17.	Localbahn Dolina-Wygoda	8.549
18.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	7.702
19.	Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	7.655
20.	Localbahn Innsbruck - Hall i. T. (Dampftramway)	7.028
21.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.632
22.	Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.313
23.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	5.662
24.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	5.111
25.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	5.076
26.	Gölnitzthal-Bahn	4.918
27.	Poprádthal-Bahn	4.733
28.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	4.662
29.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	4.355
30.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.286
31.	Unterkrainer Bahnen	4.274
32.	Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.092
33.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	4.036
34.	Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.907
35.	Bukowinaer Localbahnen	3.804
36.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.748
37.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.597
38.	Kremsthal-Bahn	3.548
39.	Ungthal-Bahn	3.532
40.	Valsugana-Bahn	3.415
41.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.314
42.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.281
43.	Torontaler Localbahnen	3.257
44.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.095
45.	Számosthal-Bahn	3.029
46.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.993
47.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.963
48.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.950
49.	Háromszéker Localbahnen	2.933
50.	Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.902
51.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.896
52.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.887
53.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localb. Salzburg-Lamprechtshausen	2.856
54.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.825
55.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.803
56.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.782
57.	Böhmische Commercialbahnen	2.777
58.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	2.769
59.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.705
60.	Localbahn Postelberg-Laun	2.655
61.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.607
62.	Localbahn Asch-Rossbach	2.592
63.	Localbahn Budapest-Gran	2.582
64.	Mährische Westbahn	2.540
65.	Localbahn Kaschau-Torna	2.534
66.	Localbahn Auspitz	2.520
67.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.465
68.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.449
69.	Zagorianer Bahn	2.447
70.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.429
71.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.425
72.	Mühlkreis-Bahn	2.409
73.	Székler Eisenbahn	2.283
74.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.282
75.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.261
76.	Localbahn Plan-Tachau	2.261
77.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.251
78.	Steyrthal-Bahn	2.240
79.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.227
80.	Localbahn Terret-Kowászna	2.216
81.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	2.182
82.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.180
83.	Localbahn Wotic-Selčan	2.149
84.	Welser Localbahn	2.123
85.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	2.116
86.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	2.103
87.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.063
88.	Slavonische Localbahn	2.063
89.	Localbahn Körös-Belovár	2.027
90.	Murthal-Bahn	1.967
91.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.952
92.	Löcsethal-Bahn	1.945
93.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.904
94.	Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.900
95.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.887
96.	Biharer Vicinalbahnen	1.859
97.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.847
98.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.828
99.	Localbahn Csorba-Csorbató (Zahnradbetrieb)	1.816
100.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.811
101.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.804
102.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.800
103.	Szilágysager Eisenbahn	1.792
104.	Localbahn Zwittau-Polička	1.780
105.	Gailthal-Bahn	1.758
106.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.696
107.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.689
108.	Békéser Comitatsbahnen	1.683
109.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.660
110.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.636
111.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.619
112.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.573

	Gulden
113. Localbahn Hermannstadt-Felek	1.538
114. Kolomeaer Localbahnen	1.511
115. Csetnekthal-Bahn	1.494
116. Zsitvathal-Bahn	1.489
117. Muranythal-Bahn	1.483
118. Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.467
119. Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka	1.454
120. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.453
121. Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.404
122. Ybbsthal-Bahn	1.387
123. Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.376
124. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Polgar	1.365
125. Friauler Localbahn	1.325
126. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.288
127. Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.267
128. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	1.229
129. Neográder Comitatsbahn	1.225
130. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.190
131. Matraer Vicinalbahnen	1.132
132. Localbahn Steinamanger-Rum	1.102
133. Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.077
134. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1.062
135. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.059
136. Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.057
137. Localbahn Borossebes-Menyháza	1.055
138. Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	1.043
139. Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	1.039
140. Felek-Fogáraser Localbahn	1.021
141. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.018
142. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.016
143. Ostgalizische Localbahnen	1.003
144. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	997
145. Localbahn Komárom-Dunaszerdahely	949
146. Békes-Csanáder Localbahn	947
147. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	816
148. Localbahn Kaposvár-Fonyod	790
149. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	779
150. Localbahn Karczag—Tisza-Füred	759
151. Boldvathal-Bahn	757
152. Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh	720
153. Fehereser und Tolnáer Comitatsbahnen	680
154. Localbahn Zsebely-Csakovár	676
155. Localbahn Pápa-Csorna	661
156. Ungarische Südostbahn	643
157. Localbahn Garamberzencze-Léva	639
158. Localbahn Warasdin-Golubovec	636
159. Localbahn Temesvár-Buzias	623
160. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	621
161. Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza	609
162. Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	588
163. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	548
164. Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	544
165. Localbahn Pancsova-Petrovoszello	436
166. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	376
167. Taraczthal-Bahn	140

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten elf Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	9·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	9·1
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	5·9
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	5·8
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	5·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·7
Eisenbahn Wien-Aspang	4·3
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	3·0
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	2·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·3
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	0·7

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	302·6
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	117·2
Localbahn Potscherad-Wurzmes	50·6
Localbahn Budapest-Gran	36·7
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	36·6
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	28·2
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	27·3
Murthal-Bahn	27·2
Welser Localbahn	20·5
Localbahn Borossebes-Menyháza	20·0
Friauler Bahn	17·4
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	17·2
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	16·7
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	15·8
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	15·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14·0
Stauding-Stramberger Localbahn	13·9
Torontaler Localbahnen	13·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13·1
Budapester Localbahnen	12·9
Kuttenberger Localbahn	12·8
Localbahn Auspitz	12·2
Mährische Westbahn	11·9
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	11·5
Localbahn Kaschau-Torna	11·5
Slavonische Localbahn	10·1
Localbahn Mösel-Hüttenberg	10·1
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	9·9
Steyrthal-Bahn	9·3
Localbahn Strakonitz-Winterberg	9·0
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	8·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	8·4
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	8·0
Békés-Csánader Localbahn	7·8
Bihárer Vicinalbahn	7·7
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	7·0
Székler Eisenbahn	6·5
Localbahn Gleisdorf-Weiz	6·1
Gailthal-Bahn	5·4

	%
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	5·3
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·2
Bozen-Meraner Bahn	5·1
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·0
Localbahn Ruma-Vrdnik	5·0
Békéser Comitatsbahnen	4·6
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	4·5
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	4·5
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	4·4
Számosthal-Bahn	4·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	4·2
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	3·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	3·7
Localhahn Plan-Tachau	3·2
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	3·2
Kremsthal-Bahn	3·1
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	2·9
Taraczthal-Bahn	2·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2·3
Neutitscheiner Localbahn	2·3
Matraer Vicinalbahnen	2 3
Böhmische Commercialbahnen	2·2
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	2·0
Haromszéker Localbahnen	1·8
Szilágysager Eisenbahn	1·4
Gölnitzthal-Bahn	1·4
Localb. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	1·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·8
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	0·8
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	0·8
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·5
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·5
Mühlkreis-Bahn	0·1

Die Localbahn Terret-Kowaszna weist keine Differenz des kilometrischen Ergebnisses nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten elf Monaten 1896 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Böhmische Nordbahn	0·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·5
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	7·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	0·1
Localbahn Körös-Belovár	0·1
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	0·3
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	0·3
Löcsethal-Bahn	0·3
Unterkrainer Bahnen	0·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	0·5
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	0·6
Localbahn Budapest-Lajosmizse	0·7
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	0·7
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Polgar	1·0
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1·0
Bukowinaer Localbahnen	1·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1·1
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	1·2
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·3
Localbahn Száthmár—Nagybánya	1·7
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1·8
Localbahn Dolina-Wygoda	2·0
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2·0
Localbahn Wodňan-Prachatitz	2·1
Poprádthal-Bahn	2·1
Holics-Gödinger Localbahn	2·3
Felek-Fogaraser Localbahn	2·6
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	2·7
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	2·9
Localbahn Steinamanger-Rum	3·3
Localbahn Warasdin-Golubovec	3·8
Localbahn Vinkovce-Brčka	4·2
Ungthal-Bahn	4·3
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	5·5
Zagorianer Bahn	5·5
Csetnekthal-Bahn	5·6
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	5·7
Zsitvathal-Bahn	5·7
Localbahn Asch-Rossbach	6·0
Localbahn Swoleňowes-Smečna	6·5
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	6·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6·9
Localbahn Wotic-Selčan	7·2
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	7·2
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	7·3
Localbahn Hermannstadt-Felek	7·4
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	8·1
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	8·8
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	10·3
Localbahn Petroszény-Lupény	10·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	11·5
Kolomeaer Localbahnen	12·2
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	12·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	12·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	12·4
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	13·0
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	14·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	14·4
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	16·3
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	17·4
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	17·9
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	22·3
Localbahn Eperjes-Bartfeld	25·1
Muranythal-Bahn	30·7
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	31·4
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	46·6
Localbahn Postelberg-Laun	47·4
Localbahn Zsebely-Csakovár	64·9
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	76·0

(Fortsetzung auf Seite 238.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1896	1895	Im Monate November 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn	7.994	7.959	2,708.320	3,025.591	1,637.315	7,027.304	8,664.619	1.084	7,957.571	1.000	+ 8·4	7.972	7.948
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.807	7.797	675	4.721	5 396	359	3.529	235	+ 52 7	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	. . .	3.960	1.774	1.471	3.253	4.724	206	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	15.118	32.530	63.75	37.964	44.339	252	62.274	353	— 28·6	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	5.467	. . . .	3.905	3.905	488	4.366	547	— 10 8	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4 870	3.170	1.697	5.762	7.459	373	8.239	412	— 9·5	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.467	637	996	800	1.796	112	1.540	96	+ 16·6	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.944	1.515	1.761	2 069	3 830	98	4.469	115	— 14·8	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	3.979	1.844	1.234	2.926	4.160	134	4.044	130	+ 3·1	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5 412	2.661	1.284	2.729	4.013	268	3 877	258	+ 3·9	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	2.381	758	406	941	1.347	168	1.050	131	+ 28·2	8	3
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2 337	5.688	332	5.208	5 540	168	5.631	171	— 2·0	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	15 535	6.769	9.937	9.945	19.882	223	21.044	236	— 5·5	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	7	4.215	783	1.195	2.091	3.286	149	477	64	+ 132·8	22	1
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	18	. . .	650	480	270	420	690	38	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Mährische Westbahn	90	90	10.157	24.582	3.224	26.862	32 086	334	27.968	311	+ 7·4	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.971	4.503	254	1.631	1.885	377	2.294	459	— 17·9	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.855	3.044	3 901	7 989	11.890	157	10.390	137	+ 14 6	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	1.842	1.218	340	1.042	1.382	98	2.940	210	— 53·3	14	1
Ostgalizische Localbahnen	14	. . .	656	279	354	565	919	66	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Plan-Tachau	13	13	2.467	1.681	606	1.886	2.492	191	2.559	197	— 3·5	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.011	19.154	117	9.184	9.301	846	4.996	454	+ 86·3	11	3
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.726	44.142	266	30.583	30.849	1.814	9.752	574	+ 216·0	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.151	1.430	486	1.395	1.881	188	1.903	190	— 1·0	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	. . .	2 691	726	1.020	934	1.954	89	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	13.351	5.823	2.327	62 05	8 532	266	7.316	229	+ 16·1	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	22 031	15.137	10.145	35 786	45 931	343	51.926	388	— 11·6	134	134
Valsugana-Bahn	63	. . .	22.291	1 551	10.315	4.362	14.677	233	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.597	1.228	1.949	1.585	3.534	321	2.225	202	+ 58·9	11	11
Welser Localbahn	54	54	14.473	11.070	2.080	7.994	10.074	187	8 188	152	+ 23·0	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	7.526	22.140	1.588	8.913	10.501	618	11.552	679	— 9·0	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	9 218	3.938	1.653	5.159	6.812	243	5.409	193	+ 25·8	28	28
Wotic-Selčan	17	17	2.221	3.039	884	3.384	4 268	251	4.582	269	— 6·7	17	17
Ybbsthalbahn	26	. . .	4.058	785	873	1.329	2.202	85	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.781	28.518	228	13 073	13.301	1.663	11.408	1.426	+ 16·6	8	8
Zwittau-Polička	19	. . .	2.386	829	1·011	2 038	3.049	160	. . . .	. . .	. . .	4	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.386	20.865	594	15.748	16.342	681	14.632	610	+ 11·6	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	752	6 391	43	3.203	3.246	649	2.784	557	+ 16·5	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	169.620	851.930	35.521	536.769	572.290	5.666	630.541	6.243	— 9·2	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	183.202	268.402	82 624	413.092	495.716	1.549	485.065	1.516	+ 2·2	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	65.122	297.896	35.975	384.181	420.156	2.259	411.256	2.211	+ 2·2	186	186
Linie lit. B	236	236	97.637	373.113	41.057	548.495	589.552	2.498	562.352	2.383	+ 4·8	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	34.947	72.214	13.858	139.011	152.869	1.680	155.557	1.709	— 1·7	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	800.439	1,479.112	452.776	2,917.952	3,370.728	3.254	3,203.304	3.092	+ 5·2	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	80.920	91 368	17.939	70.585	88.524	315	85.970	306	+ 2 9	281	263
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	53.519	100.184	22.951	215.019	237.970	3.718	214.199	3.347	+ 11·1	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.161	66 284	1.959	34 584	36.543	2.436	30.942	2 063	+ 18·1	15	15

Vom 1. Jänner bis 30. November 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate 1896 (Gulden)	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
36,104.627	25,277.162	24,130.831	64,948.210	89,079.041	11.174	23,889.368	60,030.252	83,919.620	10.559	+ 5·8	12.190	11.519	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
62.820	67.776	7.039	28.611	35.650	2.376	7.361	30.413	37.774	2.518	— 6·0	2.592	2.747	Asch-Rossbach
45.210	14 070	19.142	31.990	51.132	2.223	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.425	. . .	Beneschau-Wlaschim
179.799	346.218	82.864	530 963	613.827	3.487	82.798	536.833	619.631	3.526	— 1·1	3.804	3.846	Bukowinaer Localb.
. . . .	61.298	. . . .	62.694	62.694	7.837	. . . .	63.897	63.897	7.987	— 2·0	8.549	8.713	Dolina-Wygoda
57.182	29.000	20.424	48.300	68.724	3.436	20.088	58.364	78.452	3 923	— 12·4	3.748	4.280	Fehring-Fürstenfeld
58.487	6.521	11.938	7.508	19.446	1.215	11.051	5.501	16.552	1.035	+ 17·4	1.325	1.129	Friauler Bahn
81.903	19 159	20.663	25.377	46.040	1.181	20 538	25.179	45.717	1.172	+ 0·8	1.288	1.279	Fürstenfeld-Hartberg
49.612	18.055	17.242	32.708	49.950	1.612	17.008	30.391	47.399	1.529	+ 5·4	1.758	1.668	Gailthal-Bahn
68.720	30.893	16.733	28.843	45.576	3.038	17 292	25.672	42.964	2.864	+ 6·1	3.314	3.124	Gleisdorf-Weiz
22.961	6.715	4.209	9.025	13.234	1.654	1.607	3.030	4.637	1.546	+ 7·0	1.804	1.686	Göpfritz-Gr. Siegharts
29.992	50.718	3.805	41 911	45.716	1.385	5 192	46.856	52.048	1.577	— 12·2	1.511	1.720	Kolomeaer Localbahnen
195.948	74.267	118.793	109.864	228.657	2.569	119.714	125.407	245.121	2.754	— 6·7	2.803	3.004	Lemberg-Bełzec
38.002	3.495	15.106	6.251	21.357	971	339	108	447	447	+117·2	1.059	488	Lemberg (Klep.)-Janów
650	480	270	420	690	345	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	376	. . .	Mähr.-Budwitz-Jamn.
118.192	119.465	39 212	170.304	209.516	2.328	36.944	150.254	187.198	2.080	+ 11·9	2.540	2.269	Mährische Westbahn
22.151	57.259	3.078	20 146	23.224	4.645	2.700	18.441	21.141	4.228	+ 9·9	5.067	4.612	Mösel-Hüttenberg
121.577	41 830	45.186	91.853	137.039	1.803	47.264	60 390	107.654	1.417	+ 27·2	1.967	1.546	Murthal-Bahn
26.971	7.280	5.036	7.772	12.808	914	518	3.291	3.809	3.809	— 76·0	997	4.155	Nakři-Netolitz–Netolitz
656	279	354	565	919	919	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	1.003	. . .	Ostgalizische Localb.
39.347	15.175	9.691	17.271	26.962	2.073	8.498	17.610	26.108	2.008	+ 3·2	2.261	2.190	Plan-Tachau
15.515	45.995	2.133	24.639	26 772	2.434	636	13.234	13.870	4.624	— 47·4	2.655	5.044	Postelberg-Laun
19.832	141.691	3.108	85.125	88.233	5.190	3.168	55 393	58.561	3.445	+ 50·6	5.662	3.758	Potscherad-Wurzmes
40.003	12.125	8.928	13.345	22 273	2.227	9.342	14.703	24.045	2.404	— 7·3	2.429	2.622	Schwarzenau-Waidhofen
21.280	3.221	7.871	6.546	14.417	1.442	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	1.573	. . .	Schwarzenau-Zwettl
98.072	37.178	26.369	58.334	84.703	2.647	27.737	50.239	77.976	2.436	+ 8·7	2.887	2.657	Strakonitz-Winterberg
292.295	169.340	134.308	390.700	525 008	3 918	142.773	384.680	527.453	3.936	— 0·5	4.274	4.294	Unterkrainer Bahnen
210.141	10.969	88.121	40.210	128.331	3.130	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	3.415	. . .	Valsugana Bahn
41.918	15.190	14.375	15.808	30 183	2.744	14.511	16.208	30.719	2.793	— 1·8	2.993	3.047	Vöcklabruck-Kammer
169.620	64.974	49.883	55.208	105.091	1.946	51.200	35.988	87.188	1.615	+ 20·5	2.123	1.762	Welser Localbahnen
99.159	220.592	30.648	88 644	119.292	7.017	28.998	93 905	122.903	7.229	— 2·9	7.655	7.886	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
101.035	23.664	23.680	33 514	57 194	2.042	25.696	32 686	58.382	2.085	— 2·1	2 227	2.274	Wodňan-Prachatitz
35.352	16.840	11.345	22.141	33.486	1 970	13.702	22.381	36.083	2.123	— 7·2	2.149	2.316	Wotic-Selčan
34.091	3.546	8.137	5.854	13.991	1.272	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	1.387	. . .	Ybbsthalbahn
21.400	313.658	2.673	120.904	123.577	15.447	2.640	106.616	190.256	13.657	+ 13·1	16.851	14.899	Zeltweg-Fohnsdorf
7.144	2.112	2.397	4.128	6.525	1.631	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	1.780	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
27.956	103.769	7.189	82.084	89.273	3.720	6 803	95.815	102.618	4.276	— 13·0	4.092	4.704	Časlau-Zawratetz
9.592	56.185	1.143	27.752	28.895	5.739	1.068	28.221	29.289	5.858	— 2·0	6.313	6.444	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,986.021	8,349.631	472.156	5,361.671	5,833.827	57.761	495.988	5,165.281	5,661.269	56.052	+ 3·0	63.012	61.148	Aussig-Teplitzer Eisenb.
2,250.504	2,037.307	976.628	3,325.906	4,302.534	13.445	1,013.120	3,322 812	4,335.932	13.550	— 0·8	14.666	14.782	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
807.051	2,471.904	544.505	3,039.242	3,583.747	19.267	538.369	2,998.928	3,537.297	19 018	+ 1·3	21.019	20.747	Linie lit. A
1,442.740	3,274.987	870 884	4,678.037	5,548.921	23 512	878.986	4,496 378	5,375.364	22.777	+ 3·2	25.649	24.848	Linie lit. B
469.355	710.790	181 981	1,374.396	1,556.377	17.103	181.104	1,296.561	1,477.665	16.238	+ 5·3	18.658	17.714	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
9,614.971	11,619.844	6,190.553	26,887.150	33,077.703	31.928	6,052.452	25,529.739	31,582.191	30 485	+ 4·7	34.830	33.256	Hauptbahnnetz
1,046.376	540.887	227.032	489.409	716.441	2.550	206.026	449.603	655.629	2.495	+ 2·3	2.782	2 720	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
592.924	1,004.268	292.369	1,993.590	2,285.959	35.718	265.044	1,827.628	2,092.672	32 698	+ 9·2	38.965	35.671	Oesterr. Strecke
114.520	669.842	27.859	369.291	397.150	26.477	27.478	316.883	344.361	22.957	+ 15·3	28.884	25.044	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1896	1895	Im Monate November 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende November 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	284.170	365 819	173.804	830.366	1,004.170	1.591	939.601	1.496	+ 6·4	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	132.519	422.940	80.064	613.305	693.369	2.251	663.485	2.154	+ 4·5	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	611.670	987.226	397.586	2,132.412	2,529.998	1.852	2,489.912	1.823	+ 1·6	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	26.675	21.800	7.119	19.379	26.498	803	28.333	859	— 6·5	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	855.282	432.722	709.043	2,379.062	3,088.105	2.041	3,051.354	2.017	+ 1·2	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	5.802	. . . .	862	. . . .	862	216	968	242	— 10·7	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	141.625	190.190	59 228	282.930	342.158	1.201	326.817	1.147	+ 4·7	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	101.637	36.642	26.424	40.969	67.393	757	62 596	703	+ 7·7	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	23.550	63 167	7.682	72.718	80.400	1.237	80.041	1.231	+ 0·5	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.911	1.720	547	981	1.528	218	1.443	206	+ 5·8	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	28.661	103.951	7 857	78 152	86 009	446	65.945	342	+ 30·4	193	192
Bozen-Meraner Bahn	31	31	25.986	5.511	15.289	12.887	28.176	909	28.487	919	— 1·1	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.073	1.527	1.065	3 590	4.655	186	4.470	179	+ 3·9	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.949	2 304	1.023	4 103	5.126	205	5.617	225	— 8·9	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	17.180	8.232	5.990	11.050	17.040	243	17.836	255	— 4·7	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.794	5.926	333	4.039	4.372	1.457	3.004	1.001	+ 45·6	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.250	1.091	4.982	2.412	7.394	308	7.009	292	+ 5·5	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	8.873	1.166	5.520	5.486	11.006	190	11.146	192	— 1·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8 754	4.766	1.566	4.121	5.687	711	5.662	708	+ 0·4	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.249	2.232	974	2.717	3.691	246	4.324	288	— 14·6	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.039	986	971	1.279	2.250	90	1.918	77	+ 16·9	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	38.291	14 495	13 518	16.402	29.920	880	28.373	835	+ 5·4	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	. . .	6.703	2.994	2.955	3.000	5.955	238	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	9.407	2.793	4.270	4.602	8.872	132	8.325	124	+ 6·4	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	7.382	29.920	1 552	17.342	18.894	1.050	18.483	1.027	+ 2·2	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	11.020	4.954	3.260	5 200	8.460	176	6.859	143	+ 23 1	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . .	552	2.028	113	1.215	1.328	190	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.728	21.912	160	26.489	26.649	2.665	24.610	2.461	+ 8·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.422	13.332	1.861	16.318	18.179	466	15.083	387	+ 20·4	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	54.390	5.541	2 064	5.244	7.308	149	5.991	122	+ 22·1	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.476	. . . .	2.240	2.240	280	2.596	325	— 13·8	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	68.740	7.918	7.027	4.972	11.999	1.200	10.721	1.072	+ 11·9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	164.938	747	21.620	865	22 485	535	21.266	506	+ 5·7	42	41
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	42.373	. . . .	5.422	. . . .	5.422	452	5.703	475	— 4·9	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	116.917	. . . .	9.000	. . . .	9.000	1.286	9.765	1.395	— 7·8	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	70.632	2.979	5.679	1.096	6.775	967	5.655	808	+ 19·7	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	123.820	. . . .	10.056	. . . .	10.056	1.676	8.917	1.486	+ 12·8	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	8.558	2 904	1.194	2.840	4.034	288	4.173	298	— 3·4	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	52.230	18.577	5.483	7.733	13.216	734	12.016	668	+ 9·9	18	18
Summe	16.743	16.476	7,506.912	9,712.528	4,017.029	19,178.092	23,195.121	1.385	22,028.595	1.337	+ 3·6	16.620	16.413

Vom 1. Jänner bis Ende November 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom I. Jänner bis Ende November 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate: 1896	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Nordwestbahn:
3,536.880	3,014.064	2,410.167	7,689.024	10,099.191	16.082	2,391.653	7,074.059	9,465.712	15.173	+ 6·0	17.690	16.690	Garantirte Strecken
1,591.604	3,417.603	948.149	5,274.193	6,222 342	20.202	954.173	5,127.238	6,081.411	19.745	+ 2·3	22.222	21.719	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
8.533.731	8,679.580	5,663.873	19,034.818	24,698.691	18.081	5,606.716	18,225.245	23,831.961	17.446	+ 3·6	19.725	19.032	Oesterr. Linien
366.314	246.006	89.469	218.483	307.952	9.332	93.150	225.888	319.038	9.668	— 3·5	10.180	10.547	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
15 900.420	4.906.575	10,596.502	24,186.267	34,782.769	22.989	10,366.576	23,551.374	33,917.950	22.418	+ 2·5	25.079	24.456	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
333.468	. . . . .	49.101	. . . . .	49.101	12.275	49.757	. . . . .	49.757	12.439	— 1·3	13.391	13.570	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,823.611	1,677.157	694.187	2,703.658	3,397.845	11.922	672.848	2,655.206	3,328.054	11.677	+ 2·1	13.114	12.845	Südnordd. Verbindgsb.
1.074.913	425.024	345.386	435.323	780.709	8.772	345.810	402.970	748.780	8.412	+ 4·3	9.569	9.175	Wien-Aspang Bahn
288.562	650.047	98.197	758.715	856.912	13.183	93.853	750.369	844.222	12.988	+ 1·5	14.381	14.169	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
56.458	16.689	6.128	10.041	16.169	2.310	5.850	8.560	14.410	2.059	+ 12·2	2 520	2.246	Auspitzer Localbahn
321.492	423.048	88 149	403.175	491.324	2.546	85.731	392.770	478.501	2.492	+ 2·2	2.777	2.719	Böhm. Commercialb.
281.502	66.156	182.574	133.550	316.124	10.197	166.231	134.403	300.634	9.698	+ 5·1	11.124	10.580	Bozen-Meraner Bahn
24.151	12.611	11.294	30.680	41.974	1.679	11.580	35.578	47.158	1.886	— 1·1	1.847	2.075	Deutschbrod-Humpoletz
33.945	19.301	12.222	34.665	41.887	1.875	12.839	37.725	50.564	2.021	— 7·2	2.063	2.223	Gr.-Priesen-W.-Auscha
261 505	96.742	96.814	130.877	227.691	3.253	96.020	124.811	220.831	3.155	+ 3·1	3.548	3.442	Kremsthal-Bahn
121.171	47.867	10.904	23.214	34.118	11.373	10.304	19.950	30.254	10.085	+ 12·8	12.510	11.094	Kuttenberger Localb.
93.027	12.175	68.845	25.450	94.295	3.929	64.611	25.017	89.628	3.735	+ 5·2	4.286	4.075	Mori-Arco-Riva a. G.
110.131	13.369	67.733	60.350	128.083	2.208	70.183	57.685	127.868	2.205	+ 0·1	2.409	2.405	Mühlkreis-Bahn
112.052	54.810	20.150	44.242	64.392	8.049	19.598	43.189	62.787	7.848	+ 2·3	8.781	8.561	Neutitscheiner Localb.
28.984	19.449	9.582	29.909	39.491	2.633	9.298	33.692	42.990	2.866	— 8·1	2.896	3.153	Reichenau a/K.-Solnitz
34.242	9.258	10.978	12.340	23.318	933	10.934	11.395	22.329	893	+ 4·5	1.018	974	Radkersburg-Luttenbg.
470.374	154.202	166.430	163.434	329.864	9.702	170.322	163.375	333.697	9.815	— 1·2	10.672	10.797	Reichenberg-Gablonz-T.
79.836	20.825	30.794	24.187	54.981	2.618	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.856	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
220.803	27.746	144.737	45.305	190.042	2.837	167.780	40.698	208.478	3.111	— 8·8	3.095	3.393	Salzkammergut-Localb.
78.343	318.286	17.058	199.613	216.671	12.037	14.794	175.427	190.221	10.568	+ 13·9	13.131	11.529	Stauding-Stramberger
140.032	47.687	44.230	54.350	98.580	2.053	45.163	45.271	90.434	1.884	+ 9·0	2.240	2.055	Steyrthal-Bahn
4.901	8.046	955	5.039	5.994	1.998	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.180	. . .	Stramberg-Wernsdorf
22.404	241.447	2.083	182.704	184.787	18.479	2.010	195.570	197.580	19.758	— 6·5	20.159	21.554	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
66.753	132.926	23.548	159.180	182.728	4.685	23.678	118.844	142 522	3.654	+ 28·2	5.111	3.986	Cilli-Wöllan
112.587	55.759	32.675	52.835	85.510	1.745	34.322	48.107	82.429	1.682	+ 3·7	1.904	1.835	{Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
13.475	15.924	2.448	26.199	28.647	3.581	3.149	25.519	28.668	3.584	— 0·1	3.907	3.910	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
889.160	59.866	88.408	38.197	126.605	12.661	84.997	37.979	122.976	12.298	+ 2·9	13.812	13.416	Brünner Localeisenb.-G.
2,089.474	5.823	288.416	8.121	296.537	7.060	266.478	8.489	274.967	6.707	+ 5·3	7.702	7.317	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
655.438	. . . . .	77.303	. . . . .	77.303	6.442	71.320	. . . . .	71.320	5.943	+ 8·4	7.028	6.483	Innsbruck-Hall i. T.
1,595.282	. . . . .	132.736	. . . . .	132.736	18.962	133.356	. . . . .	133.356	19 051	— 0·5	20.686	20.783	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
825.580	30.036	64.049	9.175	73.224	10.462	55.001	7.769	62.770	8.967	+ 16·7	11.413	9.782	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
1,369.979	. . . . .	111.824	. . . . .	111.824	18 637	98.054	. . . . .	98.054	16.342	+ 14·0	20.331	17.828	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
236.679	38.957	50.942	34.187	85.129	6.080	58.211	33.244	91.455	6.532	— 6·9	6.632	7.126	Salzburger Eisenb. u. Tr.
499.236	255 503	66.774	108.459	175.233	9.735	56.881	71.385	128.266	7.126	+ 36·6	10.620	7.774	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
101,192.173	83,388.16 8	57,603.705	177,164.173	234,767.878	14 126	56,698.352	167,494.572	224,192.924	13.660	+ 3·4	15.410	14.902	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1896	1895	Im Monate November 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende November 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.553·3	7.550	3,065.000	2,022.000	1,651.906	7,058.708	8.710.614	1.153	8,342.158	1.105	+ 4·3	7553·3	7550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68·1	68·1	16.000	15.500	7.200	24.800	32.000	470	38.492	565	— 16·8	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	23.000	6.200	11.500	12.500	24.000	221	22.949	211	+ 4·7	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	145	20.000	6.000	10.000	12.000	22.000	152	21.843	151	+ 0·7	145	33·8
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.500	2.300	2.200	3.000	5.200	88	6.319	107	— 17·8	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	5.600	2.300	2.800	4.600	7.400	89	10.285	124	— 28·2	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.200	3.000	2.600	6.000	8.600	175	7.679	156	+ 12·2	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	20.000	5.500	10.000	11.000	21.000	159	20.092	152	+ 4·6	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	3.200	1.000	1.600	1.900	3.500	61	. . .	. . .	. . .	17·3	. . .
Budapest-Gran Localbahn	49·8	20·9	11.000	5.000	5.500	10.000	15.500	311	3.288	157	+ 98·1	47·1	1·9
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	6.800	3.500	3.400	5.600	9.000	142	8.828	140	+ 1·4	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.400	1.200	400	2.300	2.700	113	3.977	167	— 32·3	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136·1	136·1	11.700	3.800	7.100	7.500	14.600	107	19.430	142	— 24·6	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	9.800	6.200	4.900	8.000	12.900	227	12.300	217	+ 4·6	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	39·3	39·3	5.400	800	2.200	1.300	3.500	89	3.198	81	+ 9·9	39·3	39·3
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	29	. . .	2.200	500	1.100	800	1.900	66	. . .	. . .	. . .	5·3	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.000	1.000	2.500	2.000	4.500	87	4.157	80	+ 8·8	51·9	51·9
Garamberzencze-Léva-Localb.	66·1	. . .	3.000	1.000	1.500	2.000	3.500	53	. . .	. . .	. . .	7	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50·2	50·2	6.400	5.400	3.200	10.800	14.000	279	18.013	359	— 22·3	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.000	5.700	11.000	10.400	21.400	304	29.180	414	— 26·6	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	13.200	5.200	6.600	10.400	17.000	146	23.473	201	— 27·4	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42	37·4	4.600	2.000	2.300	4.000	6.300	150	5.239	140	+ 7·1	38·9	7·8
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	25.200	8.700	12.600	17.400	30.000	254	28.213	239	+ 6·3	118·3	118·3
Hegyes-Feketehegy-Palanka	50	. . .	3.200	2.200	1.600	4.400	6.000	120	. . .	. . .	. . .	4·5	. . .
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	4.600	1.000	2.300	1.700	4.000	124	3.931	122	+ 1·6	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod	11·9	11·9	2.600	150	500	300	800	67	603	51	+ 31·4	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	400	400	600	1.000	80	1.874	150	— 46·7	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	2.000	1.000	1.000	2.000	3.000	115	6.601	252	— 54·4	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54·1	. . .	3.400	1.000	1.700	1.700	3.400	63	. . .	. . .	. . .	22·5	. . .
Karczag-Tiszafüred	44·5	. . .	3.200	600	1.600	1.200	2.800	63	. . .	. . .	. . .	26·3	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	8.400	5.000	4.200	7.100	11.300	191	10.844	184	+ 3·8	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	41·9	41·9	4.100	400	1.700	700	2.400	57	2.081	50	+ 14·0	41·9	4·6
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb.	29·7	. . .	2.400	500	1.200	800	2.000	67	. . .	. . .	. . .	5·3	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.200	4.900	2.100	7.900	10.000	220	7.230	159	+ 38·4	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	4.200	2.000	2.100	4.000	6.100	188	5.338	165	+ 13·9	32·4	32·4
Komorn-Dunaszerdahely	24·8	. . .	2.200	400	1.100	900	2.000	81	. . .	. . .	. . .	2·3	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	4.000	3.200	1.600	2.700	4.300	194	4.220	190	+ 2·1	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	4.400	2.500	2.200	5.000	7.200	65	9.055	82	— 20·7	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	4.500	2.800	3.200	4.800	8.000	248	6.602	204	+ 21·6	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	12.500	4.300	5.000	8.500	13.500	102	13.127	99	+ 3·0	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	15·3	15·3	2.800	1.100	800	1.800	2.600	170	1.903	124	+ 37·1	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	3.000	2.000	1.400	4.000	5.400	132	8.310	203	— 35·0	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	4.000	600	2.000	1.300	3.300	116	. . .	. . .	. . .	19·4	. . .
Neógráder Comitatsbahnen	110·2	. . .	10.800	2.900	5.400	5.700	11.100	101	. . .	. . .	. . .	26	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	5.600	3.300	3.400	6.600	10.000	175	12.678	222	— 21·2	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	. . .	2.400	500	1.200	700	1.900	52	. . .	. . .	. . .	13·2	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb.	38	. . .	1.800	400	900	600	1.500	39	. . .	. . .	. . .	9·6	. . .
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	2.200	10.000	1.100	13.100	14.200	785	20.402	1.127	— 30·3	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	8.000	2.500	4.000	5.000	9.000	204	7.879	179	+ 14·0	44·1	13·2
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	4.000	8.000	2.000	12.000	14.000	405	11.840	342	+ 18·4	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár	194·1	. . .	12.000	2.500	6.000	5.000	11.000	57	. . .	. . .	. . .	145·3	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	3.500	100	3.900	4.000	230	3.435	197	+ 16·8	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.000	8.500	6.000	17.000	23.000	190	192.43	159	+ 19·5	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	4.500	2.200	2.100	2.500	4.600	98	4.197	89	+ 10·1	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	11.800	3.500	5.900	7.100	13.000	248	11.859	226	+ 9·7	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.000	1.300	1.300	1.300	2.600	124	2.499	119	+ 4·2	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	7.000	4.100	4.800	8.200	13.000	215	12.504	207	+ 3·9	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	4.100	2.800	2.700	4.300	7.000	198	5.787	164	+ 20·7	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	23·7	7.200	3.200	3.600	6.400	10.000	107	2.932	124	— 13·7	93·2	13·7
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	6.000	1.000	3.000	1.500	4.500	130	5.264	152	— 14·5	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	5.000	7.300	5.300	14.700	20.000	186	19.087	177	+ 5·1	107·8	107·8

Vom 1. Jänner bis 30. November 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate: 1896	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
30,614.900	17,035.900	21,580.559	62,548.471	84,129.030	11.138	19,893.767	57,288.294	77,182 061	10.223	+ 9·0	12.150	11.152	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
191.900	206.100	84.200	329.400	413.600	6.073	109.139	336.359	445.498	6 542	— 7·2	6.625	7.136	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
217.600	42.700	108.800	85 500	194.300	1.789	120.735	67.622	188.357	1.734	+ 3·2	1.952	1.892	Bács-Bodrogher Com. B.
216.600	48.600	108.300	78.300	186.600	1.287	31.569	16.940	48.509	1.435	— 10·3	1.404	1.566	Baja-Zombor-Neusatz
63.700	23.500	26.500	31.200	57.700	973	29.622	28.255	57 877	976	— 0·3	1.062	1.065	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
73.900	19.500	32.500	39.300	71.800	868	36 911	29.667	66.578	805	+ 7·8	947	878	Békés-Csanáder Bahn
51.700	28.100	25.850	49.900	95.750	1.543	25.729	46.692	72.421	1.475	+ 4·6	1.683	1.609	Békéser Comitatsbahnen
221.600	57.100	110.800	114.000	224.800	1.704	111.351	97.281	208.632	1 582	+ 7·7	1.859	1.726	Biharer Vicinalbahn
11.000	3.400	5.500	6.500	12.000	694	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	757	. . .	Boldvathalbahn
102.600	30.100	51.200	60.300	111.500	2.367	2.708	580	3 288	1.731	+ 36·7	2.582	1.888	Budapest-Gran Localb.
75.200	31.000	37.700	47.300	85.000	1.345	46.410	39.245	85.655	1.355	— 0·7	1.467	1.478	Budapest-Lájosmizse
16.300	14.300	5.050	27.550	32.600	1.370	5.608	28.922	34.530	1.451	— 5·6	1.494	1.583	Csetnekthal-Bahn
126.900	46.100	78.100	92.200	170.300	1.251	78.018	94.072	172.090	1.264	— 1·0	1.365	1.379	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
95.800	47.700	48.000	62.200	110.200	1.940	50,353	55.178	105.531	1.858	+ 4·4	2.116	2.027	Debreczin-Hajdu-Nánás
58.300	8.700	23.500	13.100	36.600	931	23.892	9.604	33.496	852	+ 9·3	1.016	929	Debreczin—Nagy-Léta
4.200	800	2 100	1.200	3.300	623	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	680	. . .	Fehereser und Tolnaer
52.800	11.200	26.400	22.200	48.600	936	29.606	20.259	49.865	961	— 2·6	1.021	1.048	Felek-Fogaraser Bahn
3.800	1.100	1.900	2.200	4.100	586	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	639	. . .	Garamberzencze-Léva
66.200	59.200	32.800	118.200	151.000	3.008	35.653	136.675	172.328	3.433	— 12·4	3.281	3.745	Gran—Almás-Füzitö
243.400	55.500	122.000	110.100	232.100	3.297	142.103	122.727	264 830	3.762	— 12·4	3.597	4.104	G. Kikinda-G. Becskerek
156.900	56.500	78.200	114.200	192.400	1.650	84.845	120.940	205.785	1.765	— 6·5	1.800	1.925	Grosswardein-B.-Vaskoh
44.800	18.400	22.300	36.900	59.200	1.522	6.527	4.462	10 989	1.409	+ 8·0	1.660	1.536	Gyula-Feherv.-Zalathna
280.400	88.700	140.200	177.800	318.000	2.689	146.668	165.751	312.419	2.641	+ 1·8	2.933	2.881	Háromszéker Localb.
3.200	2.200	1.600	4.400	6.000	1.333	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.454	. . .	Hegyes-Fek.-Palanka
48.400	13.700	24.200	21.200	45.400	1.410	30.531	18.501	49.032	1.523	— 7·4	1.538	1.661	Hermannst.-Felek. Lb.
28.600	1.550	5.650	2.850	8.500	714	5.132	1.538	6.670	561	+ 27·3	779	612	Hermannst.-N. Disznod
12.200	5.050	5.000	6.900	11.900	952	5.607	11.732	17.339	1.387	— 31·4	1.039	1.513	Hidegkut-Gyönk-Tamási
16.300	5.800	8.600	11.000	19.600	748	7.080	18.139	25.219	963	— 22·3	816	1.049	Kaposvár-Mocsolad
18.600	4.300	9.300	7.000	16.300	724	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	790	. . .	Kaposvár-Fonyod
15.400	5.300	7.700	10.600	18.300	696	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	759	. . .	Karczag-Tiszafüred
90.600	61.700	45.400	91.900	137.300	2.323	46.657	78.003	124.660	2.109	+ 10·1	2.534	2.301	Kaschau-Torna
35.100	3.750	14.050	7.000	21.050	502	2.674	125	2.799	608	— 17·4	548	663	Kecskem.-Füllöpszállás
4.200	900	2.100	1.400	3.500	660	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	720	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
40.400	37.100	20.200	58.500	78.700	1.730	23.233	52.512	75.745	1.665	+ 3·9	1.887	1.816	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
48.800	17.900	24.400	35.800	60.200	1.858	31.682	28.571	60.253	1.860	— 0·1	2.027	2.028	Körös-Belovár Localb.
2.200	400	1.100	900	2.000	870	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	949	. . .	Komorn-Dunaszerdah.
39.100	19.200	15.700	21.500	37.200	1.676	15.937	17.425	33.362	1.503	+ 11·5	1.828	1.640	Kun-Szt. Márton-Szentes
43.200	21.200	21.600	41 200	62.800	569	29.104	47.439	76.543	693	— 17·9	621	756	Máros-Ludás—Bistritz
50.700	25.200	33.100	39.400	72.500	2.245	34.461	37.652	72 113	2.233	+ 0·5	2.449	2.436	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
135.500	41.600	55.200	82.800	138.000	1.038	55.904	78.992	134.896	1.015	+ 2·3	1.132	1.107	Matraer Vicinalbahnen
27.000	7 700	7.700	11.600	19.300	1.261	8.535	9.846	18.381	1.201	+ 5·0	1.376	1.310	Mezötur-Turkever E.
32.800	20.100	15.100	40.500	55.600	1.359	16.412	63.715	80.127	1.959	— 30·7	1.483	2.136	Muránythalbahn
19.900	4.250	9.950	8.600	18.550	956	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.043	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
25.800	8 200	12.900	16.300	29.200	1.123	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.225	. . .	Neógráder Comitatsb.
63.900	26.700	40.600	54.000	94.600	1.660	41.495	65.429	106.924	1.876	— 11·5	1.811	2 047	Nyiregyháza-M.-Szalka
11.400	1.600	5.700	2.300	8.000	606	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	661	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
4.600	1000	2.300	1.600	3.900	406	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	436	. . .	Pancsova-Petrovoszello
25.400	104.500	12.500	131.200	143.700	7.939	11.472	149.612	161.084	8.900	— 10·8	8.661	9.708	Petroszény-Lupény
86.400	24.300	43.200	48 200	91.400	2 073	16.481	10.981	27.462	2.080	— 0·3	2.261	2.269	Pressburg-Dunaszerdah.
45.800	45.300	22.900	64.900	87.800	2.538	40.069	53 077	93.146	2.692	— 5·7	2.769	2.937	P. Tenyö-K. Szt. Márton
71.300	18.400	35.650	36.800	72 450	499	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	544	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
4.600	23.300	1.550	25.500	27.050	1.555	1.246	24.519	25.765	1.481	+ 5·0	1.696	1.616	Ruma-Vrdnik
144.300	77.600	72.400	156.600	229.000	1.891	68.607	139.316	207.923	1.717	+ 10·1	2.063	1.873	Slavonische Localbahn
53.700	22.500	25 600	25.800	51.400	1.091	26.667	23 739	50.406	1.070	+ 2·0	1.190	1.167	Somogy-Szobb-Barcs
124.600	36.400	62.300	73.400	135.700	2.590	67.010	67.968	134.978	2.576	+ 0·5	2.825	2.810	Steinamanger-Pinkafeld
38.200	6.500	14.700	6.500	21.200	1.010	14.916	7.001	21.917	1.044	— 3·3	1.102	1.139	Steinamanger-Rum
72 500	42.900	50.300	86.200	136.500	2.260	46.175	92.715	138.890	2.299	— 1·7	2.465	2.508	Száthmar-Nagybánya
43.200	28.400	31 000	42.900	73.900	2.095	33 120	36.258	69 378	1.965	+ 6·5	2.283	2.144	Székler Bahn
76.400	35.900	38.400	70.000	108.400	1.163	7.568	22.278	29.846	2.179	— 46·6	1.267	2.377	Szt. Lörincz—Slatina
70.800	7.200	35.400	10.700	46.100	1.332	36 857	9.522	46.379	1.340	— 0·6	1.453	1.462	Szentes-H.-M.-Vasárhely
55.900	59.100	62.700	114.400	177.100	1.643	62.845	111.772	174.617	1.620	+ 1·4	1.792	1.767	Szilágyságer Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1896 (Kilometer)	1895 (Kilometer)	Im Monate November 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate November 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1896 (Kilometer)	1895 (Kilometer)
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	700	100	300	100	400	12	385	12	+	32·9	32
Temesvár—Buziás	15·5	. . .	800	200	400	400	800	52	. . .	. . .	. . .	1·4	. .
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	8.000	1.200	4.000	2.400	6.400	102	7.254	115	— 11·3	62·9	12
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	47·5	. . .	3.000	500	1.400	800	2.200	46	. . .	. . .	. . .	5·2	. .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	3.400	3 200	1.700	4.000	5.700	180	6.494	206	— 12·6	31 6	31
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	2.200	600	1.100	1.200	2.300	51	. . .	. . .	. . .	20·5	. .
Versec – Kubin-Dunapart	84·6	84·6	7.600	2.200	3.800	4.400	8.200	97	6.571	78	+ 26·9	84 6	84
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	2.100	10.500	2.600	12.000	14.600	275	14.252	268	+ 2·6	53·1	53
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2.200	700	1.100	1.400	2.500	68	2.446	67	+ 1·5	36·5	36
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	297·3	58.000	26.500	27.000	53.000	80.000	235	83.349	280	— 16·1	340·2	297·
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	20.000	7.500	10.000	15.000	25.000	194	22.311	173	+ 12 1	128·8	128·
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	26·3	. . .	1.800	1.400	900	2.700	3.600	137	. . .	. . .	. . .	26·3	. .
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·2	8·2	3.200	2.200	1.600	2.500	4.100	85	1.378	168	— 49·4	48·2	8·
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.800	2.500	2.000	5.000	7.000	157	8.656	194	— 19·1	44·6	41·
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	377·9	377·9	106 106	225.393	53.120	385.939	439.059	1.162	429.404	1.136	+ 2 3	377·9	377·
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.757	43.209	2.411	46.608	49.019	725	58 656	868	— 16 5	67·6	67·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	55.421	86.209	17·002	103.049	120.051	1.002	105.106	877	+ 14·3	119·8	119·
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	162·083	280.714	128.935	613.957	742.892	1.055	735.806	1.045	+ 1·0	704·1	704·
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	360·9	355·9	66 922	80.008	38.000	133.900	171.900	476	151.700	426	+ 11·7	360·9	337·
Belisće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	668	9 807	118	9.193	9.411	246	8.894	232	+ 6·0	38·3	38·
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	333	2·662	130	2.040	2.170	103	20.40	97	+ 6·2	21·1	21·
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	3.866	16.909	3.081	25.820	28.901	235	24.244	197	+ 19·3	123·2	123·
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	208.479	19·986	28.382	4.042	32.424	706	28.683	625	+ 13·0	45·9	45·
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	74.659	4.092	5.748	935	6.683	835	6.462	808	+ 3·3	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn)*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1·7	. .
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	4.095	1.706	2.422	3 075	5.497	122	8 160	182	— 33.0	44·9	44·
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.906	13.702	674	14.118	14.792	448	15.225	461	— 2·8	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	8.248	1.421	2.077	1.874	3 951	227	4.142	238	+ 4·6	17·4	17·
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	16.400	1.042	3.751	1.000	4.751	174	3.958	145	+ 20·0	27·3	27·
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.761	8.659	218	3.586	3.804	1.119	3.752	1.104	+ 1·4	3·4	3·
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.287	3.064	356	851	1.207	140	1.268	147	— 4·8	8·6	8·
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	2.972	1.928	1.048	2.632	3.680	383	3.706	386	— 0·8	9·6	9·
Lőcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.387	882	1.052	802	1.854	146	1.853	146	0	12·7	12·
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	7.287	11.221	1.391	14.802	16 193	258	17.806	284	— 9·2	62·7	62·
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	3.851	5.316	1.609	11.557	13.166	156	15.873	188	— 17·0	84·6	84
N.-Lomn.—Tatra-Lomn.(elekt.)*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3	2·
Poprádthal-Bahn	14	14	5.664	533.7	1.478	3.953	5.431	388	5.082	363	+ 6·9	14	14
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	25.326	16 782	18.723	43.414	62.137	274	61.606	272	+ 0·7	226·4	226·
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	1.595	1.718	336	755	1.091	99	913	83	+ 19·2	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.014	525	363	433	796	86	851	91	— 5·5	9·3	9·
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	13	3.600	2	1.050	1.052	185	1.052	185	0	5·7	5·
Torontaler Localbahnen	214·7	172·9	54.114	16.734	21.677	33.884	55.561	259	46.237	267	— 3·0	214·7	172·
Ungthalbahn	42·9	42·9	6.900	7.121	2.052	10.248	12.300	287	13.750	321	— 10·6	42·9	42·
Summe	14.832·0	13.999·0	4,430.514	3,145.927	2,254.762	8,982.425	11,237.187	757	10,759.762	785	— 3·6	14.291	13.391
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.743	16.476	7,506.912	9,712.528	4,017.029	19,178.092	23,195.121	1.385	22,028.595	1.337	+ 3·6	16.620	16.413
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.832	13.699	4,430.514	3,145.927	2,254.762	8,982.425	11,237.187	757	10,759.762	785	— 3·6	14.291	13.391
Hauptsumme	31.575	30.175	11,937.426	12,858.455	6,271.791	28,160.517	34,432.308	1.090	32,788.357	1.087	+ 0·3	30.911	29.804

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	1896	1895	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1896	1895
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	1.382	10	518	12	530	. . .	565	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

*) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende November 1896 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate 1896 (Gulden)	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
6.600	1.100	2.700	1.500	4.200	128	2.788	1.321	4.109	125	+ 2·4	140	136	Taraczthal-Bahn
800	200	400	400	800	571	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	623	. . .	Temesvár-Buzias
73.700	12.250	36.850	24.100	60.950	969	9.375	4.990	14.365	1.158	— 16·3	1.057	1.263	Temesvár-N. Szt. Miklos
4.000	700	1.800	1.100	2.900	558	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	609	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
35.600	23.700	17.800	29.100	46 900	1.484	19.799	29.803	49.602	1.570	— 5·5	1.619	1.713	Ujszász-Jaszapáther E.
9.600	3.700	4.800	7.300	12.100	590	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	643	. . .	Ungarische Südostbahn
83.600	20.700	41.800	41.700	83.500	987	46.048	26.536	72.584	858	+ 15·0	1.077	936	Versec—Kubin-Dunap.
23.600	102.700	29.200	115.000	144.200	2.716	34.991	115.480	150.471	2.834	— 4·2	2.963	3.092	Vinkovce-Brčka
22.300	5.680	12.150	9.120	21.270	583	11.974	10.132	22.106	606	— 3·8	636	661	Warasdin-Golubovec
543.200	223.200	254.000	447.800	701.800	2.063	246.789	469.477	716.266	2.409	— 14·4	2.251	2.628	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
225.200	88.000	112.900	176.000	288.900	2.243	131 297	174.354	305.651	2.373	— 5·5	2.447	2.589	Zagorianer Bahn
23.200	20.900	10 800	41.800	52.600	2.000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.182	. . .	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
31.200	13.050	15.100	14.800	29.900	620	10.122	4.369	14.491	1.767	— 64·9	676	1.927	Zsebely-Csákovárer Lb.
49.800	20.500	19.900	41.000	60.900	1.365	19.152	40.770	59.922	1.447	— 5·7	1.489	1.578	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1,277.321	2,244.453	769.599	3,543.804	4,313.403	11.414	749.652	3,204.585	3,954.237	10.464	+ 9·1	12.452	11.415	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
60.062	450.524	26.498	516.014	542.512	8.025	26.725	512.233	538.958	7.973	+ 0·7	8.755	8.698	Mohács-Fünfkirchner E.
622.428	470.286	193.351	637.363	830.714	6.934	177.258	607.234	784.492	6.548	+ 5·9	7.564	7.143	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,800.588	2,261.339	1,638.348	5,691.169	7,329.517	10.410	1,591.539	5,533.681	7,125.220	10.120	+ 2·9	11.356	11.040	Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
613.811	735.216	364.830	1,177.610	1,542.440	4.274	330.120	900.900	1,231.020	3.646	+ 17·2	4.662	3.977	Arader u. Csánader E.
7.231	108.390	2.510	99.357	101.867	2.660	2.562	98.030	100.592	2.626	+ 1·3	2.902	2.865	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
8.119	21.550	3.410	17.000	20.410	967	3.610	13.390	17.000	806	+ 20 0	1.055	879	Borossebes-Menyháza
51.393	173.591	45.700	259.803	305.503	2.480	57.713	249.992	307 705	2.498	— 0 7	2.705	2.725	Barcs-Pakraczer E.
2,544.965	155.139	342.962	38.410	381.372	8.309	303.210	34.538	337.748	7.358	+ 12·9	9.064	8 027	Budapester Localb.
695.933	28.860	66.171	7.164	73.335	9.167	64 961	7.812	72.773	9.097	+ 0·8	10.000	9.924	Budapest-Szt. Lörincz
1.537	289	2.461	370	2.831	1.665	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.816	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
56.979	23.248	39.147	39.071	78.218	1.742	40.865	63.562	104.427	2.326	— 25·1	1.900	2.537	Eperjes-Bartfeld
36.646	137.092	9.150	139.602	148.752	4.508	8.949	137.701	146.650	4.444	+ 1·4	4.918	4.848	Gölnitzthal-Bahn
96.903	11.988	24.576	17 008	41.584	2.390	23.943	18.048	41.991	2.413	— 1·0	2.607	2.632	Güns-Steinamanger
154.869	11.077	32.377	9.882	42.259	1.548	28 304	10.652	38.956	1.427	+ 8·5	1.689	1.557	Haraszti-Ráczkev
18.491	23.532	2.424	11.150	13.574	3.992	2.287	11.603	13.890	4.085	— 2 3	4.355	4.456	Holics-Gödinger Localb.
31.972	37.652	5.651	10.929	16.580	1.928	5.158	11.281	16.439	1.912	+ 0·8	2.103	2 086	Késmark-Szepes-Bélá
42 068	21.193	14.295	21.224	35.519	3.700	13.740	22.779	36.519	3.804	— 2·7	4.036	4.150	Keszthély-B. Szt. György
40.377	10.830	12.879	9.762	22 641	1.783	12.900	9.824	22.724	1.789	— 0·3	1.945	1.952	Löcsethal-Bahn
79 335	119.792	18.502	157.021	175.523	2.704	21.945	140.834	162.779	2.596	+ 4·2	2.950	2 832	Marmaroser Salzb. A.-G.
46.353	71.538	21.735	155.261	176.996	2.092	23 342	183.153	206.495	2.441	— 14·3	2.282	2.663	Nagy-Károly-Somkuti
4.830	222	1.410	207	1.617	539	77	208	285	114	+302·6	588	124	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
81 264	58.537	22.584	38.168	60.752	4.339	22.466	39.579	62.045	4.432	— 2·1	4.733	4.835	Poprádthal-Bahn
331.372	167.991	230.837	397.879	628 716	2.777	231.185	370.913	602.098	2.659	+ 4·4	3.029	2.901	Számosthal-Bahn
20.684	22.664	4.838	11.662	16.500	1.500	4.666	11.124	15.790	1.435	+ 4·5	1.636	1.565	Szepes-Béla-Podolin
22 438	7.627	3.906	6.578	10.484	1.127	3.681	5.367	9.048	973	+ 15·8	1.229	1.061	Szep. Olaszi-S.Varalja
133	39.600	24	11.550	11.574	2.031	23	11.550	11.573	2.031	. . .	22.16	2.216	Terret-Kowaszna
461.190	199.251	213 671	427.509	641.180	2.986	173 438	279.785	453.223	2.621	+ 13·9	3.257	2.859	Torontaler Localb.
83.870	83.821	25.024	113.896	138.920	3.238	25.789	119.416	145.205	3.385	— 4·3	3.532	3.693	Ungthalbahn
45,147.062	27,036 572	28,349.279	80,157.514	108,506.793	7.590	26,281.134	73,474.908	99,756.042	7.449	+ 1·9	8.280	8.126	**Summe**
													Recapitulation.
101,192.173	83,388.168	57,603 705	177,164.173	234,767.878	14.126	56,698.352	167,494.572	224,192.924	13.660	+ 3·4	15.410	14.902	**Se. d. österr. Eisenb.**
45,147.062	27,036.572	28,349.279	80,157.514	108,506.793	7.590	26,281.134	73,474.908	99,756.042	7.449	+ 1·9	8.280	8.126	**Se. d. ungar. Eisenb.**
146,339.235	110,424.740	85,952.984	257,321.687	343,274.671	11.105	82,979.486	240,969.480	323,948.966	10.869	+ 2·2	12.115	11.857	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	für Personen und Gepäck 1896	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck 1895	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1896	1895	Name
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
134.727	58	47.823	82	47.905	. . .	62.230	361	62.591	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate November 1896	1895	Im Monate November 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende November 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·1	8·1	1.499	...	958	...	958	...	1.084	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	...	11.231	...	940	...	940	...	...	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	4.858	...	595	...	595	...	609	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	292.090	...	15.810	...	15.810	...	13.800	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	5.802	...	862	...	862	...	968	...	...	...	...
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.)*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	4·1	...	91.778	...	6.093	...	6.093	...	...	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·2	8·2	44.607	...	4.249	...	4.249	...	2.610	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag**)	0·39	0·39	7.143	...	189	...	189	...	206	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	3.422	1·3	291	7	298	...	148	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	10.127	...	1.096	...	1.096	...	1.435	...	...	...	...
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	15.579	4.801	5.356	14.962	20.318	193	20.269	193	0	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	619	69.903	48.412	42.341	181.236	223.577	361	202.105	327	+ 10·0	619	607
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	79.101	2.913	3.196	2.323	5.519	1.126	4.721	963	+ 16·9	4·9	4·24

*) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.
**) Der Betrieb wurde am 4. December 1896 eingestellt.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen. oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen weist der Personenverkehr im Monate November 1896 gegenüber der gleichen Periode 1895 eine Zunahme der Frequenz um 21.229 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 8084 aus, wovon auf die westlichen Staatsbahnen 8430 Personen mit fl. 1356 und auf die Staatsbahnen in Galizien 12.799 Personen mit fl. 6728 entfallen.

Im Güterverkehre wurden um 364.695 t mehr befördert und hiefür eine Mehreinnahme von fl. 698.964 erzielt. Frequenz- und Einnahmensteigerung vertheilen sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 350.107 t und fl. 602.382 und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 14.588 t und fl. 96.582.

Die namhafte Steigerung in der Frequenz der westlichen Staatsbahnen ist auf die Mehrverfrachtung von Getreide, Erde, Sand, Steinen, Holz, Zucker, insbesondere aber von Kohle und Rüben, welch letztere Artikel eine Mehrbeförderung von circa 200.000 t aufzuweisen haben, zurückzuführen. Eine nennenswerthe Verminderung in der Frequenz ist nur bei Eisen, Erzen, Kalk und Wein ersichtlich. Bei den Staatsbahnen in Galizien ergibt sich bei Holz, Petroleum, Tabak und Zucker eine geringe Zunahme in der Beförderung, während Eier, Eisen, Getreide, Heu, Mehl, Rüben und lebendes Vieh eine Verminderung der Frequenz zeigen.

Vom 1. Jänner bis Ende November 1896 resultirt gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 5,159.421.

Localbahn Asch-Rossbach. Die Mehreinnahme rührt aus dem Güterverkehr her, welcher durch die Mehrbeförderung von Kohle eine entsprechende Frequenzsteigerung zu verzeichnen hat.

Bukowinaer Localbahnen. Die ausgewiesene Mindereinnahme entstammt zur Gänze aus dem Güterverkehre, welcher insbesondere in den Artikeln Holz und Steine einen Frequenzrückgang aufweist

Localbahn Göpfritz — Gross-Siegharts. Der Güterverkehr dieser Linie zeigt eine Zunahme der Frequenz um 207 t, meist Kohle, und entspricht dieser Mehrbeförderung die ausgewiesene Mehreinnahme.

Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów. Die Mehreinnahme ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehre eine Folge der gesteigerten Frequenz.

Localbahn Nakři - Netolitz — Netolitz Stadt. Die geringere Einnahme resultirt aus dem Güterverkehre, welcher eine um 1242 t geringere Frequenz als im Gegenstandsmonate des Jahres 1895 zu verzeichnen hat.

Localbahn Postelberg-Laun. Die Mehreinnahme ist fast zur Gänze als das Ergebniss des gesteigerten Güterverkehres zu betrachten, welcher vor-

Vom 1. Jänner bis Ende November 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate 1896 (Gulden)	1895	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
mit elektrischem Betrieb													
524.678	. . .	62.370	. . .	62.870	. . .	70.396	. . .	70.396	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
287.058	. . .	30.571	. . .	30.571	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
94.105	. . .	12.599	. . .	12.599	. . .	13.925	. . .	13.925	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
3,508.032	. . .	188.052	. . .	188.052	. . .	159.226	. . .	159.226	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
333.468	. . .	49.101	. . .	49.101	. . .	49.757	. . .	49.757	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .					Prag (Bubna)-Belvedere
727.741	. . .	40.015	. . .	40.015	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
469.989	. . .	54.276	. . .	54.276	. . .	9.267	. . .	9.267	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
179.263	. . .	4.610	. . .	4.610	. . .	5.542	. . .	5.542	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
109.499	28	14.262	63	14.325	. . .	17.403	135	17.548	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
190.627	. . .	20.326	. . .	20.326	. . .	33 116	. . .	33.116	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn
[H]erzegowinaer Eisenbahnen.													
142.160	54.111	58.571	149.661	208.232	1.983	56.915	136.648	193.563	1.843	+ 7·5	2.164	2.011	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
836.610	486.942	501.357	1,439.708	1,941.065	3.136	522.262	1,484.364	2,006.626	3.306	— 5·0	3.421	3.607	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
[m]it elektrischem Betrieb.													
811.992	28.264	37.871	21.156	59.027	12.046	31.570	20.641	52.211	12.314	— 2·2	13.141	13.433	Trambahn in Sarajevo

wiegend in den Artikeln Kohle, Rüben und Rübenschnitte eine Erhöhung erfahren hat.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Der Güterverkehr dieser Localbahn hat eine Zunahme der Frequenz von 29.166 t erfahren, meist Kohle, Rüben und Rübenschnitte, wodurch auch die ausgewiesene Mehreinnahme ihre Begründung findet.

Localbahn Vöcklabruck-Kammer. Der Güterverkehr weist eine Steigerung, zumeist in dem Artikel Holz, auf, welcher die ausgewiesene Mehreinnahme entspricht.

Localbahn Wels (Haiding)-Aschach a/D. Die Mehreinnahme entspringt dem Güterverkehre, welcher durch die Steintransporte für die Traunregulirung eine Zunahme in der Beförderung um 7305 t verzeichnet.

Localbahn Wodňan-Prachatiz. Die Mehreinnahme dieser Localbahn ist zum Theil auf die Mehrfrequenz im Personenverkehre (+ 1646 Personen), zum Theil auf die vermehrte Verfrachtung von Holz und Getreide (+ 1618 t) zurückzuführen.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat November 1896 ausgewiesene Mindereinnahme resultirt aus dem bedeutend schwächeren Kohlenverkehre zur Elbe.

Die Einnahmen der elfmonatlichen Betriebsperiode 1896 enthalten die definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis inclusive August.

Böhmische Commercialbahnen. Das im Monate November 1896 erzielte Mehrerträgniss per fl. 20.064, entsprechend einer Mehrverfrachtung von 34.000 t, resultirt zum grössten Theil aus der stärkeren Zuckercampagne.

Böhmische Nordbahn. Das für den Monat November 1896 ausgewiesene Einnahmenplus resultirt aus der gegen das Jahr 1895 günstigeren Zuckercampagne.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1896 hat sich, gegen den gleichen Monat des Jahres 1895, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2006, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 6894, zusammen daher fl. 8900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1747, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 25.453, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 27.200 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von diversen Gütern, jene aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen des Jahres 1896 umfasst die Monate Jänner bis Juli.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1896 ergab der Personenverkehr auf

dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 31.372 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 8221.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1895, eine Zunahme des Frachtenquantums um 228.537 t und des Erträgnisses um fl. 175.645.

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art	um	33.267·0 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	3.708·7 t
„ Zucker, raffinirt	„	10.480·0 t
„ Zucker, roh	„	1.182·2 t
„ Holz aller Art	„	4.710·4 t
„ Steinen aller Art	„	18.035·9 t
„ Erzen und Schlacken	„	5.859·1 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind beispielsweise zu verzeichnen:

bei Eisen und Stahl	um	5.247·8 t
„ Kohlen	„	4.788·2 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 4838 Personen und das Erträgniss um fl. 1093 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 13.126 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 1461.

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei Getreide aller Art	um	678·7 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	137·9 t
„ Holz aller Art	„	1.592·5 t
„ Steinen aller Art	„	5.156·3 t

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist vornehmlich zu verzeichnen:

bei Zucker, roh	um	344·7 t
„ Erzen und Schlacken	„	499·0 t
„ Eisen und Stahl	„	230·1 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 2412 Personen und das Erträgniss um fl. 470 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 3074 t und des Erträgnisses um fl. 1365 zu constatiren, wobei die Artikel „Steine aller Art", sowie „Erze und Schlacken" eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art", „Mehl und Mahlproducte", „Zucker, raffinirt", „Holz aller Art", dann „Eisen und Stahl" einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate November 1896 erzielte Mehreinnahme per fl. 33.426 ist hauptsächlich den Kohlen-, Getreide- und Baumaterialien-Transporten zuzuschreiben.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1896 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1895 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro November 1896, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1895 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	+ 23.311	Personen	+ fl. 2.163·02
Ergänzungsnetz	+ 9.519	„	+ „ 13.449·59
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 993	„	+ „ 10.175·70

Die erhöhte Einnahme ist in Uebereinstimmung mit der Zunahme des Verkehres.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro November 1896, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1895 verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 24.412 t	+ fl. 62.405·82
„ „ Ergänzungsnetz	+ 36.710 t	+ „ 16·433·95
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	+ 8.659 t	+ „ 5.164·77

Die allgemeine Zunahme an Transporten und Einnahmen ist zum Theil dem stärkeren Localverkehre, zum Theil — namentlich beim garantirten und dem Ergänzungsnetze der Oesterr. Nordwestbahn — dem stärkeren Getreide- und Mehlexport zuzuschreiben.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern des Jahres 1896 ist bis zum Monate August vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate November 1896 gegen die gleiche Periode des Jahres 1895 für das Gesammtnetz, mit Ausschluss der Localbahnen, nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 43.950 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 38.470 und auf den Güterverkehr mit fl. 5480.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen haben Abnahmen erfahren:

Liesing-Kaltenleutgeben (Zurückgang im Personen- und Güterverkehre)	um fl.	245
die elektrische Bahn Mödling-Brühl	„ „	106

Der stärkere Güterverkehr bewirkte eine Erhöhung der Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg um fl. 132.

Von den Pachtbahnen weisen Zunahmen im Personen- und Güterverkehre nach:

die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	um fl.	359
„ Leoben-Vordernberger Bahn	„ „	5.601
„ Radkersburg-Luttenberger Bahn	„ „	332

In Folge stärkeren Güterverkehres erfuhren Einnahmen-Steigerungen:

die Localbahn Cilli-Wöllan	um fl.	3.096
„ Bárcs-Pakráczer Bahn	„ „	4.657

An dem Zurückgange der Einnahmen

der Graz-Köflacher Bahn	um fl.	2.688
„ Vicinalbahn Güns-Steinamanger	„ „	191

participirt bei der ersteren Bahn der Personen-, sowie der Güterverkehr, bei der letzteren Bahn ausschliesslich der Güterverkehr.

Die Einnahmen des Jahres 1896 sind bis inclusive August definitiv ermittelt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate November 1896 wurden gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1895 im Personenverkehre um 10.245 Personen weniger befördert und resultirt eine Mindereinnahme von fl. 548.

Dieses Ergebniss erscheint durch den Ausfall des Personenverkehres vom Hauptzollamt-Bahnhofe nach dem Centralfriedhofe am 1. November 1896 aufgeklärt.

Im Güterverkehre wurden dagegen fl. 5345 Mehreinnahmen erzielt, so dass sich im Gesammten eine Steigerung der Einnahmen von fl. 4797 ergibt.

Inland.

Parlamentarisches.

Berathung über den Voranschlag des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1897.

561. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Jänner.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter v. Wittek:

Hohes Haus! Im Anschlusse an die Ausführungen Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers liegt es mir ob, auf den Appell zu antworten, welchen der Herr Abgeordnete für die Städte Schluckenau etc. an die Juristen des Eisenbahnministeriums gerichtet hat

Er hat nämlich gesagt, es würde ihm daran liegen, endlich einmal eine Aufklärung über die juristische Frage zu bekommen, wie das Protokoll vom 26. Mai 1882 vereinbar sei mit dem Gesetze vom 17. Juli 1871.

Er hat die Legalität dieses Protokolles, über welches Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister sich schon ausgesprochen hat, in Frage gestellt, jenes Protokolles, in welchem der Böhmischen Nordbahn die Zusicherung ertheilt wurde, dass die weiteren Eisenbahnanschlüsse in der Richtung nach Sebnitz und Sohland nicht hergestellt werden sollen.

Nun findet allerdings die Eisenbahnverbindung von Rumburg in der Richtung gegen Bautzen, also jene, die in dem Protokolle mit dem Ausdrucke Sohland bezeichnet ist, eine Erwähnung in dem Gesetze vom 17. Juli 1871 und ganz parallel damit auch in der Concessionsurkunde vom 9. September 1871, mit welcher der Böhmischen Nordbahn die Concession zum Baue der Flügelbahn Rumburg-Schluckenau ertheilt wurde.

Es entsteht also die Frage: Ist die Erwähnung, welche die Fortsetzung der Böhmischen Nordbahn Rumburg-Schluckenau in der Richtung nach Bautzen in jenem Gesetze gefunden hat, irgendwie dispositiv aufzufassen? Ein Blick in den Inhalt des Gesetzes wird darüber aufklären: dieses Gesetz ist nicht, wie der Herr Abgeordnete gestern versichert hat, die Vorlage der Concessionsertheilung an das hohe Abgeordnetenhaus, weil bekanntlich Concessionsertheilungen nicht dem hohen Abgeordnetenhause vorgelegt werden, sondern es ist eines jener zahlreichen Gesetze, durch welche die Ertheilung von Steuer- und Gebührenbefreiungen, welche der Sanction der Legislative bedarf, von der Regierung erbeten und erwirkt wurde, um dann bei der im Befugnisskreise der Executive gelegenen Concessionsertheilung auch die Steuer- und Gebührenbefreiung der Concessionswerberin aussprechen zu können.

Es ist also ein Ermächtigungsgesetz, durch welches eine Befugniss des Parlamentes in einer bestimmten Richtung der Executive zur Ausübung übertragen wird.

In diesem Gesetze nun kommt als Hauptgegenstand allerdings die Linie Rumburg—Schluckenau vor, welche den Hauptgegenstand bildet, für welche also die Steuerbefreiungen im Artikel I des Gesetzes aufgezählt sind, und ausserdem findet sich in dem Gesetze noch eine Bestimmung, welche wir näher zu prüfen haben, nämlich die Bestimmung einerseits, dass die gleichen Begünstigungen, wie sie im Artikel I für die Hauptlinie Rumburg—Schluckenau ausgesprochen sind, auch ertheilt werden können für die Eisenbahnstrecke Schluckenau—Wölmsdorf.

Weiters enthält auch schon Artikel I die Bestimmung, dass diese Begünstigungen auch für die eventuelle Fortsetzung von Schluckenau bis an die Landesgrenze gegen Bautzen ertheilt werden können.

Wir haben also ein Hauptobject, das ist die Linie Rumburg—Schluckenau, und zwei Eventualobjecte, das ist einerseits die Fortsetzung gegen Bautzen und andererseits die Flügelbahn Schluckenau—Wölmsdorf.

Es findet sich nun eine weitere Bestimmung in diesem Gesetze, und diese ist sehr interessant, weil die darin betroffene Bahnlinie eigentlich im Vordergrunde der gestrigen Discussion gestanden hat.

Das ist nämlich die Fortsetzung der jetzt genannten Linie Schluckenau—Wölmsdorf gegen Sebnitz in Sachsen. Diesbezüglich wird im Artikel III des Gesetzes die Bestimmung getroffen, dass die Actiengesellschaft der Böhmischen Nordbahn verpflichtet sei, erst nach Herstellung des Anschlusses ihrer Linien an die sächsische Bahn in der Richtung von Zwittau, Löbau und Bautzen eine Locomotiv-Flügelbahn von Schluckenau bis Wölmsdorf zu errichten und in Betrieb zu erhalten. Der Bau dieser Bahn wird mit einem kurzen Termin befristet und auch die Regierung ermächtigt, die für den Bau der Hauptlinie im Artikel I erwähnten Begünstigungen zu gewähren.

Durch dieses Gesetz ist also einerseits die Gewährung von Steuer- und Gebührenbefreiungen für die hier eben genannten Linien der Regierung anheimgestellt worden, und es ist zugleich eine gesetzliche Directive dahin gegeben worden, dass die Böhmische Nordbahn nicht verpflichtet werden kann, die Linie Schluckenau—Wölmsdorf früher auszuführen, als bis die erwähnten Anschlüsse Zittau, Löbau, Bautzen zu Stande gekommen sind.

Von diesen beiden Anschlüssen ist der Anschluss nach Zittau bei Warnsdorf, jener nach Löbau bei Georgswalde im weiteren Verlaufe wirklich zur Ausführung gekommen, und der dritte Anschluss gegen Bautzen—Sohland, von welchem weiter die Rede war, ist bis heute noch nicht zur Ausführung gelangt. Durch dieses Gesetz ist der Böhmischen Nordbahn verbrieft worden, dass, so lange dieser dritte Anschluss nicht hergestellt ist, sie nicht verhalten werden kann, den Anschluss Schluckenau—Wölmsdorf zur Ausführung zu bringen.

Nebenbei sei erwähnt, ist immer nur von Schluckenau-Wölmsdorf die Rede, und wenn es schon erlaubt ist, auf die nicht explicite ausgesprochenen Intentionen der Gesetzgebung zu schliessen, so müsste die Nichterwähnung der Fortsetzung der Flügelbahn Wölmsdorf, resp. Nixdorf an die Reichsgrenze eigentlich zu dem Schlusse berechtigen, dass die Legislative überhaupt einen Anschluss der Linie von Wölmsdorf nach Nixdorf nicht als zweckmässig und anzustrebend angesehen habe. Denn sie hat nicht nur die Begünstigung auf die Strecke bis Wölmsdorf eingeschränkt, sondern sie hat sich auch, während sie über andere Anschlüsse durch Ertheilung von Begünstigungen oder sonst Dispositionen getroffen hat, von jeder Disposition hinsichtlich der Fortsetzung der Flügelbahn Schluckenau-Wölmsdorf an die Reichsgrenze enthalten. Und warum, meine Herren? Es ist das ganz begreiflich. Die damalige Auffassung — und es war ja eine übereinstimmende Auffassung der Interessenten, der Regierung und des hohen Hauses — ging eben dahin, es sei vor Allem der Anschluss nach dem Norden von Rumburg über Sohland nach Bautzen anzustreben, und dieser Anschluss sei, weil im Verkehrsinteresse gelegen, zu begünstigen, wogegen es damals, und zwar im Zusammenhange mit den schon damals hervorgetretenen Concurrenzbestrebungen der Sächsischen Staatsbahnen, als bedenklich erachtet wurde, eine Fortsetzung der Flügelbahn Wölmsdorf-Nixdorf bis an die Reichsgrenze zu schaffen. Die Situation war die, dass die Regierung ermächtigt war, Begünstigungen für die Fortsetzung nach Sohland und für die Abzweigung nach Wölmsdorf zu gewähren, weiter nichts. Dass darin irgend eine Verfügung über den Bau dieser Linie nicht gelegen ist, ist ja klar. Es ist nur eine negative Verfügung über den Bau der Linie nach Wölmsdorf getroffen worden, dass diese Linie nicht gebaut werden soll, so lange nicht die anderen drei Anschlüsse sichergestellt sind.

Ich möchte da sagen: Positus in conditione non est positus in institutione. Wenn nämlich Jemand in einem Testament genannt ist, so ist er darum noch nicht Erbe. Das ist hier genau so. Es wird von dem Anschlusse nach Sohland als einem, der zu begünstigen ist, gesprochen. Ob er gemacht werden soll, diese Frage wird ganz offen gelassen. Die Concessionsurkunde schliesst ganz an den Wortlaut des Gesetzes an, und es ist kein Zweifel, dass die concessionsmässigen Rechte und Pflichten nicht über den Umfang des Gesetzes hinausgehen.

Wie hat sich nun die Situation in juridischer Beziehung durch das Protokoll vom 26. Mai 1882 gestaltet, ein Protokoll, über welches gestern sehr ungünstig geurtheilt worden ist und wobei die dabei Betheiligten mit tadelnden Bemerkungen bedacht worden sind.

Es liegt mir fern, über die damalige Transaction, um welche es sich derzeit nicht handelt und die ja der Geschichte angehört, ein Urtheil abzugeben.

Es ist aber vielleicht zu erwähnen, dass die Tendenz, die Fusion von kleineren Bahnunternehmungen zu grösseren Einheiten zu begünstigen, eine Zeit lang von der Regierung geradezu als eine der Unterstützung würdige betrachtet worden ist. Die Nachtheile kleiner, zersplitterter Eisenbahn-Verwaltungen sind so allbekannt und in die Augen springend, dass ich nur an die vielen und dem Hause wiederholt vorgelegten Projecte zu erinnern brauche, die Bahnen in grössere Einheiten zusammenzufassen, so dass ich sagen kann: etwas, was dem öffentlichen Interesse nachtheilig ist, ist diese Eisenbahnfusion nicht, sondern etwas, was vortheilhaft ist und auch den Interessenten genützt hat, denn man setzt sich viel leichter mit einer Eisenbahn-Verwaltung aus einander, die einen grösseren und besseren Apparat hat. Ich will das aber vollkommen dahin gestellt sein lassen, und will auch dahin gestellt sein lassen, ob das damals sofort bedungene Einlösungsrecht wirklich ganz werthlos war, muss

aber daran erinnern, dass unter dem Drucke dieses Einlösungsrechtes eine enge Verbindung zwischen der Böhmischen Nordbahn und den Staatsbahnen zu Stande gekommen ist, welche dahin geführt hat, dass eine Concurrenz zwischen der Böhmischen Nordbahn und den Staatsbahnen nicht besteht und im Güterverkehre den Interessenten sehr wesentliche Erleichterungen durch die Uebernahme der Tarifsätze der Staatsbahnen in den concurrenzirten Relationen zugeführt worden sind. Ich lasse aber das alles dahingestellt; wenden wir uns zu den Interessenten der Localbahn Wölmsdorf-Nixdorf. Die armen Interessenten hatten gar keine Aussicht, die von ihnen lebhaft begehrte Localbahn zu bekommen. Die Interessenten waren von dem Erlangen dieser Bahnverbindung ganz ausgeschlossen, weil die drei Bedingungen des Gesetzes nicht eingetreten waren. Nun ist es doch zweifellos im Interesse der localen Verkehrswünsche, dass die Regierung den Anlass der Ertheilung der administrativen Bewilligung der Fusion der Turnau-Kraluper Bahn und der Böhmischen Nordbahn nebst anderen dazu benützt hat, um den Bau der Bahn Schluckenau-Nixdorf sicherzustellen. (Abg. Dr. Kindermann: 120.000 fl. von der Gemeinde Nixdorf!) Die Bedingungen der Unterstützung durch die Interessenten sind von denselben selbst damals angeboten worden. Es ist also in dem Protokoll vom Jahre 1882 bedungen worden, dass die Böhmische Nordbahn sich zum Ausbau dieses Flügels herbeilässt; die Böhmische Nordbahn ist darauf eingegangen, hat aber ihrerseits wieder Voraussetzungen zum Ausdrucke gebracht, dass erstens die vom geehrten Herrn Vorsprecher erwähnten Interessentenbeiträge geleistet werden, dass zweitens ihr der Secundärbetrieb für den ganzen Flügel Rumburg—Nixdorf gestattet werde, und endlich drittens, dass weitere Anschlüsse in der Richtung Sohland und Sebnitz nicht hergestellt werden.

Nach der vorhin gegebenen Darstellung über die Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1871 und der Concession unterliegt es keinem Zweifel, dass die Feststellung der Bedingungen des Protokolles vom Jahre 1882 in der Lösung der Eisenbahnfrage für Nixdorf einen wesentlichen Fortschritt bedeutet, und wie Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister schon ausgeführt hat, ist damals von den Interessenten der Vortheil des Protokolles in vollem Umfange gewürdigt worden.

Es wurden damals gegen die Rechtsgiltigkeit dieses Protokolles keine Bedenken geäussert.

Aber darüber kann kein Zweifel sein, dass es eigenthümlich ist, wenn man von einem Protokolle die angenehmen Bestimmungen entgegengenommen und genossen hat und später die minder angenehmen, aber vom Zusammenhange untrennbaren Bestimmungen in Frage gestellt werden.

Ich bitte mir nun zu gestatten, dass ich den weiteren Gang der Verhandlung, wie er sich herausgebildet hat, in kurzen Worten skizzire. Es ist für die Regierung an der Legalität und dem aufrechten Bestande des Protokolles vom Jahre 1882 kein Zweifel möglich gewesen, ich darf daher dem hohen Hause gegenüber mit allem Nachdrucke betonen, dass ich glaube, nachdem das formelle Recht respectirt werden muss und ein Versprechen, welches man einer Gesellschaft gegeben hat, um von ihr Vortheile zu erlangen, später nicht zurückgezogen werden kann, dass die Regierung im vollen Rechte war, den Weg zu betreten, den sie betreten hat, nämlich im Wege freundschaftlicher Auseinandersetzung mit der Gesellschaft das herbeizuführen, was die Interessenten lebhaft wünschen. (Zwischenrufe.)

Vielleicht darf ich diesen freundlichen Zwischenruf benützen, um auch über die Sohlander Frage eine Bemerkung zu machen. Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister hat mitgetheilt, dass die Bemühungen der Regierung von Erfolg gekrönt waren, die Böhmische Nordbahn zu bestimmen, dass sie den Anschluss nach Sebnitz zu bauen bereit sei. Wir haben aber Grund, anzunehmen, dass, wenn gewisse Fragen, die gegenwärtig noch in Schwebe sind, einvernehmlich geordnet werden, die Böhmische Nordbahn auch bereit sein wird, die Fortsetzung nach Sohland auszuführen, und dann werden die Wünsche der Interessenten befriedigt sein.

Ich habe noch ein Wort beizufügen mit Bezug auf die sehr beunruhigenden Mittheilungen des sehr geehrten Herrn Abgeordneten für Schluckenau über die Intentionen der königlich sächsischen Staatsregierung. Ich weiss nicht, ob der Herr Abgeordnete über diese Intentionen so genau informirt ist; aber im Wege des officiellen Verkehres liegen uns derartige Erklärungen der königlich sächsischen Regierung nicht vor, sondern nur Aeusserungen, welche ihre Abgeordneten bei der Trassenrevision abgegeben haben, wobei verschiedene Möglichkeiten der Trassenführung erörtert wurden und auch jene Interessenten zu Worte gekommen sind, welche eine von den Wünschen der Gemeinde Nixdorf abweichende Trassenführung sehr lebhaft und mit der dringenden Bitte an die Regierung anstrebten, ihre Interessen nicht preiszugeben.

Die Schlussfassung der königlich sächsischen Regierung aber über die Aeusserungen ihrer Vertreter liegt uns bis zur Stunde nicht vor. Von Seiten des Eisenbahnministeriums aber ist die Initiative ergriffen worden, neuerlich mit der königlich sächsischen Regierung sich über diese Frage ins Einvernehmen zu setzen, und die hohe Einsicht, sowie die in so vielen Fällen bewährte freundnachbarliche Geneigtheit der königlich sächsischen Regierung, in derartigen Grenzfragen uns entgegenzukommen, lässt mich die begründete Hoffnung aussprechen, dass es auch in diesem Falle gelingen wird, zu einer Einigung zu gelangen. Jedenfalls wird der österreichischen Regierung dabei als Leitstern nur Eines vorschweben: nämlich sowohl die Interessen Oesterreichs im Ganzen, als auch die Interessen der einzelnen Landestheile, welche dabei näher berührt sind, bestmöglich zu vertreten. In dieser Absicht darf ich hoffen, dass auch die geehrten Herren Abgeordneten uns ihre kräftige Unterstützung nicht versagen werden.

Abg. Dobernig betonte, dass eine Fortsetzung der Rudolf-Bahn die kürzeste Verbindung zwischen Triest und Prag herstellen könnte. Es sei undenkbar, bei der Lösung der Triester Bahnfrage Klagenfurt ganz zu umgehen. Er legte schliesslich im Namen des Abg. Kirschner eine Resolution vor, in welcher die Regierung aufgefordert wird, den Bau einer normalspurigen Bahn von Klagenfurt in das Rosenthal im Interesse der im Rückgange befindlichen Eisenindustrie Kärntens mit grösster Beschleunigung zu fördern, um durch diese Bahn seinerzeit eine Fortsetzung über die Karawanken und eine Verbindung mit Triest zu finden.

Abg. Freiherr von Kübeck erinnert daran, was Ungarn für Fiume gethan habe. Die Fortschritte Fiumes in den letzten dreissig Jahren seien staunenswerth. Die Frage bezüglich Triests müsse endlich aus dem Stadium des Erwägens in jenes der That eintreten. Der schwach gewordene Körper Triests bedürfe der Zuführung gesunder Nahrung, der Zuwendung jenes Verkehres, welcher aus dem Herzen Oesterreichs über Deutschland nach Hamburg und die übrigen deutschen Häfen gehe. Triest müsse mit dem Aufgebote aller Mittel geholfen werden. Welche Opfer habe nicht die Schweiz für die Gotthard- und Simplon-Bahn gebracht? Die Tauern-Bahn sei kaum mehr bestritten. Die strategischen Gründe, welche gegen die Predil-Bahn über Görz nach Triest ins Feld geführt werden, könnten für die grossen volkswirthschaftlichen Interessen nicht ausschlaggebend sein. Vor 25 Jahren habe Kriegsminister Kuhn auf der Predil-Bahn bestanden. Die einzige den volkswirthschaftlichen Interessen Rechnung tragende Bahnlinie wäre jene, welche die Tauern- und die Predil-Bahn zusammenfassen würde.

Abg. Dr. Laginja führt aus, dass für Triest nicht nur die zweite Bahnverbindung, sondern vor Allem eine gründliche commercielle Bildung nothwendig sei. Er tritt für eine directe Verbindung Istriens mit Fiume, sowie für den Bau einer Bahn Triest—Parenzo ein, doch dürfte die letztere Linie nicht an der Seeküste geführt werden.

Abg. Dr. Ritter von Rainer tritt für die Karawanken-Bahn ein und bestreitet die Behauptung des Herrn Ministers, dass diese Bahn auch den Weg nach Fiume kürzen würde. Die Linie Divacca—Laak wäre allein dazu geeignet, das Monopol der Südbahn zu brechen. Die Tauern-Predil-Bahn stelle eine allzu kühne Unternehmung dar und werde doch den mitteleuropäischen Verkehr über Triest nicht vermitteln können. Die Rentabilität der Karawanken-Bahn wäre auch voraussichtlich eine weit günstigere als die der Predil-Tauern-Bahn.

Hierauf wird die Verhandlung abgebrochen.

In derselben Sitzung richteten die Abgeordneten Dr. Šamánek und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister und an den Herrn Handelsminister eine Interpellation wegen Wahrung der sprachlichen Gleichberechtigung bei der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Ferner interpellirten die Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen den Herrn Eisenbahnminister in Betreff des Strafverfahrens gegen einen Locomotivführer.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Donaucanal- und Wienthallinie: Umlegung des Wiener-Neustädter Canals und Umbau des Hauptzollamts-Bahnhofes: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat auf Grund des günstigen Commissionsergebnisses der am 28. August, 10. und 29. September und 19. October 1896 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Alternativprojectes der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für die durch den Umbau des Hauptzollamts-Bahnhofes der Wiener Verbindungsbahn und die Einmündung der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn bedingte Umlegung des Wiener-Neustädter Canals den Bauconsens für die Erd- und Nebenarbeiten ex commissione ertheilt, und findet dieser Bauconsens auf die gesammten projectirten Herstellungen Anwendung.

[E.-M.-Z. 9422/IV ex 1896.]

Projectirte Localbahn Wolfsrams-Teltsch. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. December 1896 die k. k. Statthaltereien in Prag und Brünn beauftragt, hinsichtlich des Detailprojectes für die Localbahn Wolframs-Teltsch die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach erfolgter Ertheilung der Ah. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 16.096/I ex 1896.]

Projectirte Localbahn Laibach-Ober-Laibach. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 4. Jänner die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, hinsichtlich des Detailprojectes der Localbahn von Laibach nach Ober-Laibach die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Ah. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 16.454/I ex 1896.]

Localbahn Sigmundskron-Kaltern (Ueberetscherbahn). (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des von Andreas Freiherrn Di Pauli und der Firma E. Schwarz' Söhne vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Sigmundskron nach Kaltern (Ueberetscherbahn) die Trassenrevision auf den 26. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut.

[E.-M.-Z. 573/I.]

Projectirte Localbahn Melnik-Mšeno. (Verlängerung des Bauvollendungstermines.) Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde der ursprünglich bis zum 18. Jänner festgesetzte Bauvollendungstermin der oben genannten Localbahn bis zum 1. Juli 1897 verlängert.

[3. Jänner, Z. 15.754/I ex 1896.]

Berichtigung. Die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 146 vom 19. December 1896 erschienene Notiz, laut welcher der Südbahn-Gesellschaft der Bauconsens für eine Geleiseänderung bei der östlichen Einfahrt in der Station Niederdorf der Linie Marburg—Franzensfeste vom k. k. Eisenbahnministerium ertheilt wurde, wird annullirt.

[E.-M.-Z. 9415/IV ex 1896.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 28. November 1896, Z. 35.415, der Bauunternehmungsfirma J. Frank & Comp. und dem Civilingenieur Julius Hermann in Eszék die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für

a) eine von der Station Sellye der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Baranya-Szent Lörincz—Našic ausgehende und diese über Vaiszló, Szerdahely und die Gemarkung der Gemeinde Harkány in der zukünftigen Station Siklós der projectirten Localbahn Pécs (Fünfkirchen)—Miholjac-Dolnji (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1896, Vorconcession Post 1),

b) eine von Miholjac-Dolnji aus die Linie a) über Nagyfalu und die Gemarkung der Gemeinde Beremend in der Station Baranyavár-Monostor mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány

verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— (Berichtigung.) Die Nr. 146 vom 19. December 1896 enthält auf Seite 2556 unter der Rubrik „Nachrichten aus Ungarn, Eisenbahnprojecte" die Mittheilung, dass der Kaschau-Oderberger Eisenbahn eine Vorconcession zum Bau einer Localbahn von Metzenseifen nach Szomolnokhuta (Schmöllnitz) ertheilt worden ist. Daselbst soll es statt Kaschau-Oderberger Eisenbahn heissen Kaschau-Tornaer Localbahn-Gesellschaft.

Projectirte Strassenbahn mit Kabelbetrieb auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) in Budapest. (Baukosten.) Die effectiven Baukosten der aus dem Bereiche des donaurechtsuferseitigen II. Stadtbezirkes vom Kirchenplatze aus mit Benützung entsprechender Strassenzüge und Unterfahrung des Südbahnhofes (II. Bezirk, Christinenstadt) auf die Höhe des Svábhegy, bezw. Istenhegy projectirten 4·7 km langen Strasseneisenbahn mit Kabelbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1896) sind, mit Inbegriff der maschinellen Einrichtung, mit 2,792.000 fl., d. i. per laufendes Kilometer mit 594.044 fl. bemessen. Anstatt der ursprünglich in Aussicht genommenen Elektricität als Betriebsmotor soll nunmehr die Dampfkraft in Anwendung gebracht werden. Die massgebenden Kreise der hauptstädtischen Communalverwaltung wünschen im Einvernehmen mit den Interessenten der Schwabenberg-Villeggiatur, dass die Bahn nicht, im Sinne des Projectes, nur bis zum Kirchenplatz am Schwabenberge, sondern, den Bergrücken entlang, bis zum Budakeszer Walde gebaut werde, ferner, dass nach Vollendung des Baues der Eskütér-(Schwarzenberg-) Brücke die Ausgangsstation vom donaurechtsuferseitigen II. Bezirke, bei Führung der Bahn über diese Brücke, in den Bereich des dem Verkehrscentrum näher liegenden donaulinksuferseitigen IV. Bezirkes (Innerstadt), und zwar auf den Eskütér verlegt werde.

Eisenbahnlinie zur Budapester Central-Markthalle. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes der zur Markthalle führenden Verbindungsbahn.) Die unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Josef Stetina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der den Betrieb führenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abgehaltene technisch-polizeiliche Begehungscommission befand den Bauzustand und die Betriebseinrichtung der neu erbauten Verbindungsbahn zwischen den in Budapest einmündenden Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der am Borárosplatze (IX. Stadtbezirk) befindlichen Central-Markthalle als entsprechend, und ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

Projectirte Localbahn Ó-Becse—Ujvidék (Neusatz). (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der von der Endstation Ó-Becse der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Linie Szabadka (Maria Theresiopel)—Zenta—Ó-Becse der Bács-Bodroger Comitatsbahnen aus diese in der Station Ujvidék mit der Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrad verbindenden projectirten Localbahn O-Becse—Ujvidék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64 ex 1896, Vorconcession Post 1 a, b) angeordnet. Die genannte Linie wird in gleichfalls radialer Fortsetzung der Linie Horgos—Zenta—O-Becse längs der Theiss parallel mit dem Flusse über Tisza-Földvár bis Csurog und von dort in südwestlicher Richtung über Temerin bis Ujvidék führen. Bei diesem Anlasse wird die vom k. u. k. Reichskriegsministerium angeregte Frage einer theilweisen Verlegung der Linie bei deren Einmündung bei Ujvidék in Erörterung gezogen werden, nachdem die derzeit projectirte Trasse zu nahe an den ärarischen Pulvermagazinen vorbeiführen würde.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Beheizung von Güterwaggons mit Riedinger'schen Gasöfen.) Die seit Langem vorgenommenen Versuche der Beheizung von Güterwagen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129 ex 1895) für den Transport von vor Frost zu schützender Waaren (zumeist Consumartikel, Mineralwässer etc.) haben bisher keine entsprechenden Resultate ergeben. Die Schwierigkeit der Regulirung der Wärmegrade, ohne die mit Oefen ausgerüsteten Wagen öffnen und diesfalls die Plombenverschlüsse abnehmen zu müssen, sowie die bei Anwendung des Ofensystems nicht ausgeschlossene Feuersgefahr haben ernste Bedenken gegen Einführung desselben ergeben. Aus diesem Grunde sah sich die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen veranlasst, das Patent der Riedinger'schen Gasöfen

käuflich zu erwerben. Nachdem die Heizapparate, und zwar ohne reconstructive Eingriffe, an Kastenwagen der meisten Typen angebracht werden können und die Manipulation der an und für sich gefahrlosen Beheizung keine besondere technische Fertigkeit beansprucht, gedenkt sie diese nicht in eigener Regie durchzuführen, sondern selbe auf Gefahr der Parteien diesen zu überlassen. Das System der Riedinger'schen Apparate ist ähnlich dem, welches zur Beleuchtung der Personenwagen mit comprimirtem Leuchtgase, und auch dort nur getrennt für jeden einzelnen Wagen, Anwendung findet.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einstellung der Local-Personenfahrten zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova. Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurden die bisher noch unterhaltenen Local-Personenfahrten zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova mit 15. Jänner eingestellt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner dem Oberinspector der Oesterr. Staatsbahnen Josef Rohrhann anlässlich seiner Versetzung in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen pflichttreuen Dienstleistung den Titel eines Regierungsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner dem Unterbeamten der Oesterr. Staatsbahnen, Locomotivführer Josef Werner, anlässlich der von ihm mit eigener Lebensgefahr bewirkten Rettung eines Menschenlebens das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium, Dr. Hans Dobner von Dobenau zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft" ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat December 1896.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	710·03	—	710·03	—	—	—	—
Roggen	15·07	—	—	15·07	—	—	—	—
Gerste	554·79	99·40	367·18	287·01	—	—	—	—
Hafer	401·97	8·99	—	410·96	—	—	—	—
Erbsen	652·87	1.201·53	450·90	1.403·50	388·14	124·36	—	512·50
Bohnen	1.355·76	100·90	—	1.456·66	—	—	—	—
Raps	610·88	1519·28	217·78	1.912·38	—	—	—	—
Zucker	44·36	—	44·36	—	—	—	—	—
Leinsamen	3·72	99·99	—	103·71	—	—	—	—
Leindotter	27·59	63·72	—	91·31	—	—	—	—
Thymothe	21·74	10·80	—	32·54	—	—	—	—
Diverse	1.009·03	108·86	268·16	849·73	—	—	—	—
Zusammen	4.697·78	3.923·50	1.348·38	7.272·90	388·14	124·36		512·50
Versicherungswerth . . fl.	50.414	38.435	13.677	75.172	3.200	800	—	4.000
Spiritus	2.736·64	—	—	2.736·64	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	38.553	—	—	38.553	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	4	16	—	20	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	3.320	17.959	—	21.279	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	13	—	13	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	14.749	—	14.749	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	8.770	—	8.770	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	5	—	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	7.430	—		7.430	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu Theil II, Heft A.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 gelangt der Nachtrag III zum Gütertarife, Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft), zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge I und II hiezu.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. Jänner 1897. [46]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes, Theil IV, Heft Nr. 2, Abtheilung B_1 vom 1. Jänner 1894.

Der vorbezeichnete Tarif tritt mit 28. Februar 1897 ausser Kraft.

Ueber den an dessen Stelle tretenden neuen Tarif wird später besondere Bekanntmachung erfolgen.

Wien, am 17. Jänner 1897. [47]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages II zu dem Tarife vom 1. Juli 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 tritt der Nachtrag II zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung mineralischer Kohlen und Coaks vom 1. Juli 1896 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält directe Frachtsätze für den Verkehr von Pilsen nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und nach Stationen der Localbahn Asch-Rossbach, sowie Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. Jänner 1897. [48]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zum Verbandstarife und eines Nachtrages zum Reexpeditions-Tableau.

Am 1. März 1897 tritt zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, der Nachtrag IV und zum Theil II, Heft 2, der Nachtrag III in Kraft.

Beide Nachträge enthalten: eine Ergänzung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 3; die Abänderung der Ausnahmetarife Nr. 5, 6 und 37; die Aufnahme mehrerer Stationen der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 33; Ergänzungen des Kilometerzeigers; Abänderungen und Ergänzungen des Anhanges, sowie Berichtigungen.

Ausserdem enthält der Nachtrag IV zum Theile II, Heft 1, die Aufnahme von Czernowitz in den Ausnahmetarif Nr. 3, die Abänderung der Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 und 4 für den Verkehr mit Oświęcim und des Ausnahmetarifes Nr. 23 für den Verkehr mit Oderberg, sowie schliesslich einen neuen Ausnahmetarif Nr. 41, durch welchen der für den Galizisch-Rumänischen Holzverkehr vom 1. Jänner 1895 giltige Ausnahmetarif für den Transport von Nutzholz und Schwellen, welcher gleichzeitig ausser Kraft tritt, ersetzt wird.

Der Nachtrag III zum Theil II, Heft 2, enthält ausser den schon oben angeführten noch die Abänderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 für den Verkehr mit Arad und Nagyvárad, die Abänderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14 für den Verkehr mit Oravicza und die Aufnahme von Pozsony-Ujváros in letzteren Ausnahmetarif, die Aufnahme von Brunocz in den Ausnahmetarif Nr. 29 und schliesslich Aenderungen von Stationsnamen.

Am 1. März 1897 tritt ferner zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Reexpeditions-Tableau des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen im Verzeichnisse der Reexpeditionsstellen, die Einbeziehung mehrerer Stationen der rumänischen Eisenbahnen und die Aenderungen von Stationsnamen enthält.

Exemplare der vorstehend angeführten Nachträge werden binnen Kurzem bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 19. Jänner 1897. [49]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Russland. (Neuerungen im Eisenbahnverkehre und der Getreidetarif.) Der russische „Tarifanzeiger" meldet, dass ab 1./13. Jänner 1897 die Tragfähigkeit eines Waggons 750 Pud = 12.255 kg (gegen bisher 610 Pud = 10.000 kg) betragen soll. Diese Norm wird auf all diejenigen Güter und Waaren Anwendung finden, die erfahrungsgemäss bei einer Mindestquantität von 950 Pud in einem Wagen verladen werden können. Die Bestimmung gilt vorläufig nur für den internen Verkehr auf den russischen Bahnen. Was den Verkehr mit dem Auslande betrifft, wird der neue Tarif vorläufig nur Anwendung finden bei directen Getreidesendungen nach Königsberg, Danzig über Wirballen, Grajewo und Mlawa. Bei allen übrigen directen Verkehren zwischen Russland und dem Auslande, also auch im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verband, bleibt der bisher bestehende Tarif auch nach dem 1./13. Jänner 1897 noch in vollem Umfange in Kraft; ebenso findet der neue Tarif keine Anwendung auf diejenigen Getreidesendungen, die nach den Grenzstationen Granica, Sosnowice, Radziwiłow (Brody), Wolotschisk (Podwołoczyska), Nowosielitza, Ungheny, Wirballen, Mlawa, Alexandrowo und Grajewo zur Expedition gelangen, respective dort eingelagert oder umkartirt werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer ö. W.					
385	Buschtěhrader Eisenbahn		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I als Frachtgut	Kaaden Brunnersdorf	Annathal Rothau	1. Aufgabe in jedem Gewichte. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	36·0	32·4	3·6	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1898; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Bleistadt				33·9	30·6	3·3			
					Carlsbad				—	—	—			
					Chodau				—	—	—			
					Dassnitz				32·8	29·6	3·2			
					Davidsthal				29·9	27·0	2·9			
					Eger (B.E.B.)				40·0	36·0	4·0			
					Falkenau a. d. Eger				29·6	26·7	2·9			
					Franzensbad (B.E.B.)				39·6	35·7	3·9			
					Hartenberg				32·4	29·2	3·2			
					Klingenthal (B.E.B.)				40·0	36·0	4·0			
					Königsberg Maria Kulm				34·6	31·2	3·4			
					Mostau Nebanitz				36·0	32·4	3·6			
					Neusattl				—	—	—			
					Ober-Graslitz				38·2	34·4	3·8			
					Tirschnitz				38·2	34·4	3·8			
					Unter-Graslitz				37·1	33·4	3·7			
					Zieditz				30·6	27·6	3·0			
				Rakonitz (B.E.B.)	Annathal Rothau				61·4	55·3	6·1			
					Bleistadt				59·7	53·8	5·9			
					Carlsbad				47·5	42·8	4·7			
					Chodau				51·2	46·1	5·1			
					Dassnitz				58·4	52 6	5·8			
					Davidsthal				56·0	50·4	5·6			
					Eger (B.E.B.)				—	—	—			
					Falkenau a. d. Eger				55·3	49·8	5·5			
					Franzensbad (B.E.B.)				—	—	—			
					Hartenberg				58·0	52·2	5·8			
					Klingenthal (B.E.B.)				—	—	—			
					Königsberg Maria Kulm				60·4	54·4	6·0			
					Mostau Nebanitz				61·4	55·3	6·1			
					Neusattl				52·6	47·4	5·2			
					Ober-Graslitz				63·8	57·5	6·3			
					Tirschnitz				63·5	57·2	6·3			
					Unter-Graslitz				62·4	56·2	6·2			
					Zieditz				56·7	51·1	5·6			
				Saaz (B.E.B.)	Annathal Rothau				44·4	40·3	4·1			
					Bleistadt				42·7	38·6	4·1			
					Carlsbad				29·9	26·9	3·0			
					Chodau				33·9	30·5	3·4			
					Dassnitz				41·4	37·5	3·9			
					Davidsthal				38·6	34·7	3·9			
					Eger (B.E.B.)				48·2	44·4	3·8			
					Falkenau a. d. Eger				38·2	34·4	3·8			
					Franzensbad (B.E.B.)				47·8	44·1	3·7			
					Hartenberg				41·0	36·9	4·1			
					Klingenthal (B.E.B.)				48·2	44·4	3·8			
					Königsberg Maria Kulm				43·1	39·3	3·8			
					Mostau Nebanitz				44·4	40·3	4·1			
					Neusattl				35·3	31·8	3·5			
					Ober-Graslitz				46·5	42·7	3·8			
					Tirschnitz				46·5	42·4	4·1			
					Unter-Graslitz				45·4	41·7	3·7			
					Zieditz				39·3	35·4	3·9			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
386	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete	Ladestelle Steinbruch	Jablunka Rouschtka Wsetin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen; die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Wsetin bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	16·5 14·5 19·3	8·6 8·6 8·6	7·9 5·9 10·7	Im Kartirungswege		
387	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Braunkohle	Aussig transito	Chrudim	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten directen Tarifes. Directe Abfertigung auf Basis des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag; Tarif vom 1. März 1894	41·2 kr. ö. W. Noten	38·6 kr. ö. W. Noten	2·6 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche consignirt spätestens bis Ende Februar 1898 einzusenden sind	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die officiellen Frachtsätze ermässigen sollten, verringert sich im gleichen Ausmasse der zugestandene Nachlass
388	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker (Position Z—8 laut Tarif-Theil I)	Brüx (A.T.E.)	Prag (Oe.N.W.B.)	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. November 1894	61 kr.	35 kr.	26 kr.	Im Kartirungswege		
389	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 b 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1	Rabstein oder vice versa	Seifhennersdorf	Aufrechthaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Sätze	30 Pfennige 30 Pfennige		Im Kartirungswege		
390	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Porzellanerde [Kaolin] (aus Pos. E—20) Chamotteziegel (aus Pos. Z—1) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Hangsdorf k.k.St.B.	Krakau Oderberg Oświęcim Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 40·6 26·7 31·8 26·1		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
391	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterialien, als: Steine, Ziegel, Kalk etc.	Liebau Leitmeritz Prag Oe.N.W.B. Wostroměř Oe.N.W.B.	Freiheit-Johannisbad	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zum Kirchenbau in Marschendorf bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	50percentige Ermässigung der Local-Frachtsätze*)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Pfarramt in Marschendorf als Aufgeber und alleinigen Empfänger lautenden Frachtbriefe bis Ende März 1898	*) Als Minimal-Einheitssatz muss die Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer verbleiben, mindestens kommen jedoch 4 kr. pro 100 kg zur Anrechnung
392	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Frisches Fleisch	Pottenstein	Wien Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Eilgut	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B.	300 kr.	226 kr.	74 kr.	Im Kartirungswege		Der Frachtsatz gilt bei Leitung der Transporte über Rossitz Deutschbrod
393	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Jungbunzlau	Wlkawa Nimburg	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende August 1897	Localtarif	Verschieden	4·8 kr. 6·2 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat durch die Partei auf deren Kosten zu erfolgen. In den betreffenden Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
394	**Südbahn-Gesellschaft**		Steine der Pos. 8 – 57 des Tarif-Theiles I	Leibnitz	Bares transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen zum Kirchenbau in Essegg bestimmt und an den dortigen Kirchenbauverein adressirt sein. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1897	66 Heller incl. ungar. Steuer	60 Heller incl. ungar. Steuer	6 Heller	Im Kartirungswege		
395	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Tabak, roh, und zwar Tabakblätter, unbearbeitete, und Tabakschrot, auch Tabakrippen und Tabakstengel	Laibach S.B.	Sedletz-Kuttenberg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	521 Heller	476 Heller incl. Manip.-Gebühr	45 Heller	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. Wien, 23. Jänner 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 7. Jänner 1897, Z. 6163/IV ex 1896, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Abänderung der §§ 2 und 4 der Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen mit normaler Spurweite.

In Folge der neuen Kategoriebezeichnung der Locomotiven hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die §§ 2 und 4 der mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums Nr. 87 ex 1892) hinausgegebenen und an dem genannten Tage in Kraft getretenen „Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen mit normaler Spurweite“ abzuändern.

Diese Abänderungen, welche den Eisenbahnen in den Ländern der ungarischen Krone Seitens des kgl. ungarischen Handelsministeriums bereits bekannt gegeben worden sind, bestehen in Folgendem:

Im § 2, Absatz 3, ist die Parenthesebemerkung zu streichen und durch folgende Bemerkung zu ersetzen: „(d. s. dreifach gekuppelte mit 12 t Achsdruck und darüber, dann alle vierfach gekuppelten Locomotiven)“.

Im § 4, Absatz 1, sind die Worte: „der nachfolgenden Kategoriebezeichnungen“ zu streichen und ist dafür zu setzen: „besondere Kategoriebezeichnung.“

Schliesslich ist der zweite Absatz des § 4 sammt der Tabelle einschliesslich des Schlussabsatzes zu streichen und dafür zu setzen: „Die besondere Kategoriebezeichnung ist durch specielle Bestimmungen geregelt.“

Hievon wird die geehrte Verwaltung behufs Veranlassung der entsprechenden Correcturen in den obgedachten Bestimmungen mit dem Beifügen in Kenntniss gesetzt, dass Seitens der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zu den im Jahre 1892 in Buchformat zur Ausgabe gelangten Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel Ausschneideblätter in Verschleiss gebracht werden, in welchen die vorerwähnten Abänderungen zum Abdrucke gelangen und dass diese Ausschneideblätter daselbst zum Preise von 2 kr. ö. W. zu beziehen sind.

Wien, am 7. Jänner 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Kleinbahn von Trautenau nach Dunkelthal mit einer Abzweigung von Freiheit nach Johannisbad und für die Fortsetzungsstrecken von Dunkelthal zur Bergschmiede und von der Kreuzschänke zur Mohornmühle.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem behördlich autorisirten Civilingenieur Carl Rieger in Trautenau mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 11. Mai 1895, Z. 19.901 (Verordnungs-Blatt Nr. 72 vom 22. Juni 1895), ertheilte und mit dem Erlasse derselben Behörde vom 26. November 1895, Z. 67.920, und vom 18. Juni 1896, Z. 5176/I (Verordnungs-Blatt Nr. 5 und Nr. 79 vom 16. Jänner, resp. vom 16. Juli 1896),

verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Kleinbahn von Trautenau nach Dunkelthal mit einer Abzweigung von Freiheit nach Johannisbad und für die Fortsetzungsstrecken von Dunkelthal über Grossaupa zur Bergschmiede im Riesengrunde und von der Kreuzschänke zur Mohornmühle hinsichtlich der letztgenannten beiden Fortsetzungsstrecken auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 22. December 1896. Z. 15.850/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Zartlesdorf zu den Holzausländeplätzen in Lippen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Ernst Porák, Inhaber der Cellulosefabrik Moldaumühl Brüder Porák in Kienberg, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 30. November 1895, Z. 65.223 (Verordnungs-Blatt Nr. 144 vom 12. December 1895), ertheilte und mit dem Erlasse vom 7. Juni 1896, Z. 5280/I (Verordnungs-Blatt Nr. 74 vom 4. Juli 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Zartlesdorf der k. k. Staatsbahnlinie Budweis—Klein-Reifling über Seiften, Schwarzwald, Hohenfurth und Kienberg zu den Holzausländeplätzen in Lippen auf ein weiteres Jahr ausgedehnt.

Wien, am 24. December 1896. Z. 15.935/I.

Aus den Entscheidungen des Schiedsgerichtes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen.

Die klageweise Geltendmachung des Entschädigungsanspruches aus dem Titel des dauernden Siechthums bedarf der vorläufigen Anmeldung des höheren Anspruches bei der Versicherungsanstalt dann nicht, wenn der Anspruch sich nicht auf § 38 U.-V.-G. stützt.

[Entscheidung vom 7. März 1896, Z. 72.]

Der Fahrpäcker W. N. erlitt am 18. Februar 1895 am Bahnhofe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Brünn einen Verkehrsunfall, dessen unmittelbare Folgen in einer schweren Gehirnerschütterung bestanden. Als Entschädigung wurde dem Verunglückten mit dem Bescheide der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen vom 7. Mai 1895, Nr. 750, ab 1. April 1895 eine 90percentige Rente seines mit dem Betrage von 319 fl. 42 kr. festgestellten Verdienstentganges täglicher 79 kr. zuerkannt. Ueber die auf Zahlung einer 120perc. Rente von 319 fl. 42 kr. seit 1. April 1895 gerichtete Klage hat das Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen in Wien mit Erkenntniss vom 7. März 1896, Z. 72, wie folgt, entschieden:

Die Klage stützt sich auf die Behauptung, dass die durch den Verkehrsunfall hervorgerufene Krankheit als dauerndes Siechthum zu betrachten sei; über diese Thatsache wird der Sachverständigenbeweis angeboten.

Die geklagte Versicherungsanstalt bekämpft diese Klage in erster Reihe mit der formellen Einwendung, dass das Klagerecht noch nicht begründet und die Klage ohne Durchführung des Sachverständigenbeweises als verfrüht abzuweisen sei, weil der in derselben erhobene Anspruch auf Zahlung einer 120perc. Rente bei der geklagten Anstalt nicht geltend gemacht worden sei und demnach ein mittelst Klage anfechtbarer Anstaltsbescheid bezüglich des dauernden Siechthums nicht vorliege. Zur Begründung dieser Anschauung beruft sich die Versicherungsanstalt auf die Bestimmung des Abs. 3, § 33, U.-V.-G., aus welcher hervorgehe, dass das Gesetz zwischen der Heilverfahrensrente als einer provisorischen, auf die Dauer der ärztlichen Behandlung beschränkten Entschädigung und der definitiven Unfallsrente unterscheide; aus dieser Verschiedenheit der rechtlichen Natur der Entschädigungsrenten sei zu folgern, dass der die Heilverfahrensrente feststellende Bescheid eine Entscheidung über die dauernde Rente nicht enthalte und deshalb aus diesem Grunde nicht angefochten werden könne; dieses Anfechtungsrecht begründe erst der die dauernde Rente feststellende, von Amtswegen oder über Antrag des Verletzten erlassene Bescheid. Ueberdies wird von der Versicherungsanstalt darauf hingewiesen, dass es für die Verunglückten vortheilhafter sei, den Anspruch aus dem dauernden Siechthum vorerst bei der Versicherungsanstalt anzumelden, statt den Processweg zu betreten, weil die Anmeldung rascher zum Ziele führe als die Klage.

Die Anschauung der geklagten Anstalt ist im Gesetze nicht begründet. Die §§ 31 bis einschliesslich 36 U.-V.-G. regeln das Verfahren zum Zwecke der Feststellung der Entschädigungsansprüche; § 33 U.-V.-G., Abs. 3, verfügt allerdings, dass für diejenigen verletzten Personen, welche sich nach Ablauf von vier Wochen noch in ärztlicher Behandlung behufs Heilung der erlittenen Verletzungen befinden, die Feststellung zunächst auf die bis zur Beendigung des Heilverfahrens zu leistenden Rentenzahlungen zu beschränken, im Uebrigen aber die Feststellung der Rente erst nach Beendigung des Heilverfahrens vorzunehmen ist. Selbst wenn aus dieser Vorschrift eine Verschiedenheit der rechtlichen Natur der Entschädigungsrenten abgeleitet würde, lassen sich daraus keine Schlussfolgerungen zu Gunsten der von der Versicherungsanstalt vertreten Anschauung ziehen, weil § 36 U.-V.-G., welcher den Abschnitt: „Feststellung der Entschädigungsansprüche" abschliesst, diesem Unterschiede keine Rechnung tragend, für beide Arten der Rente dieselbe Bestimmung trifft, nämlich, dass über die Feststellung der von Amtswegen oder über Anmeldung der Entschädigungsansprecher zuerkannten Entschädigung die Versicherungsanstalt dem Entschädigungsberechtigten einen schriftlichen Bescheid zu ertheilen hat. Da ferner im § 38 U.-V.-G., letzter Absatz, der § 36 U.-V.-G. ausdrücklich citirt erscheint, so ist jeder nach dieser letzteren Vorschrift erlassene Bescheid, somit auch der

die Heilverfahrensrente feststellende Bescheid, mittelst Klage vor dem Schiedsgerichte anfechtbar. Eine Pflicht zur Anmeldung des Entschädigungsanspruches aus dem Titel des dauernden Siechthums besteht nur in dem Falle des § 39 U.-V.-G.; Kläger stützt jedoch in dem vorliegenden Falle das Begehren keineswegs auf den Eintritt einer wesentlichen Veränderung der massgebend gewesenen Verhältnisse, sondern behauptet gegenüber dem Bescheide vom 7. Mai 1895, welcher durch Zuerkennung einer nur 90percentigen Rente das Vorhandensein dauernden Siechthumes negirt, seit 1. April 1895 in Folge des Verkehrsunfalles dauernd siech zu sein.

Eine Erörterung des meritorischen Processinhaltes entfällt, weil Kläger, welchem mit dem Bescheide der Versicherungsanstalt vom 11. Februar 1896, Nr. 750 ex 1895, die in der Klage angesprochene Rente zuerkannt worden ist, das Begehren auf den Ersatz der Processkosten restringirt hat. Die Verwerfung der formellen Einwendung der geklagten Anstalt und die nach Ueberreichung der Klage erfolgte Anerkennung des Klageanspruches rechtfertigt den Zuspruch der Processkosten an den Kläger (§ 23 der Ministerial-Verordnung vom 10. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 47).

Inland.

Parlamentarisches.

In der 562. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Jänner wurde die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag des Eisenbahnministeriums fortgesetzt.

Abg. Kaiser spricht zunächst den Wunsch nach einer energischen Fortsetzung der Verstaatlichungsaction aus; nur wenn sämmtliche Hauptlinien in den Händen des Staates seien, werde dieser den nöthigen Einfluss in Eisenbahnangelegenheiten besitzen. Er wendet sich sodann den Betriebsangelegenheiten zu und gibt vor Allem dem Wunsche nach einer Regelung der Dienstzeit der Eisenbahnbediensteten Ausdruck, welche schon mit Rücksicht auf die Sicherheit des reisenden Publicums entschieden geboten erscheine. Da das Läuten auf den Bahnhöfen eingestellt sei, so sollte wie in Preussen in den Warteräumen eine klare und übersichtliche Tabelle der Abfahrtszeiten angebracht sein. Bei Besprechung der Tariffrage verlangt er eine Herabsetzung der Frachttarife für Vieh, Stroh und Kalk und eine entsprechende Regulirung der Personentarife. Er erörtert sodann die Verkehrsverhältnisse auf den schlesischen Localbahnen und bringt Wünsche bezüglich des Baues der Linien Freudenthal—Klein-Mohrau, Niklasdorf—Zuckmantel und betreffend den Ausbau der Linie Troppau—Bennisch—Kriegsdorf vor.

Abg. Freiherr von Dipauli weist auf die Nothwendigkeit einer besseren Verbindung des deutschen und italienischen Südtirol mit Wien hin. Auch ein politisches Moment spreche dafür; heute sei die Verbindung Südtirols mit der italienischen Hauptstadt eine viel bessere als die mit der Hauptstadt Oesterreichs. Der sogenannte Eilzug Trient—Wien sei ein reiner Bummelzug bis Franzensfeste, dann von dort bis Marburg ein Postzug, und erst dort schliesse er sich an den Eilzug von Triest nach Wien an. Vor kurzer Zeit sei ein Luxuszug eingeführt worden, welcher Meran und Wien verbindet und einmal in der Woche verkehrt; die Strecke, für welche heute der Eilzug achtzehn Stunden braucht, lege dieser Luxuszug in dreizehn Stunden zurück. Da gegenwärtig die Situation der Südbahn besser werde, und deren gegenwärtige Verwaltung den Wunsch zu haben scheine, den Bedürfnissen der durchfahrenen Länder entgegenzukommen, möge die Regierung schon mit Rücksicht auf das politische Moment die Anregung einer entsprechenden Eilzugsverbindung Trient—Bozen—Wien zur Geltung bringen. Gegenwärtig bilde sich ein Schmalspur-Fanatismus in den leitenden Kreisen aus, und für ein Gebirgsland wie Tirol werde fortwährend die Schmalspur als empfehlenswerth hervorgehoben; es gebe aber eine Menge Waaren, welche das Umladen schlecht vertragen, so Maische, Obst und zum Theile auch Wein. Hoffentlich werde der Staat seine Förderung auch dann gewähren, wenn es sich um den Bau normalspuriger Bahnen handle. Redner erneuert schliesslich die von ihm bereits vor mehreren Jahren überreichte Resolution in Bezug auf die Vintschgau-Bahn und ersucht um die Unterstützung der diesbezüglichen Bestrebungen.

Abg. Dr. Scheicher verweist auf seine vorjährige Resolution, dieselben Begünstigungen, welche auf den Eisenbahnen den Staatsbeamten zugewendet sind, auch auf die Geistlichen und Schullehrer auszudehnen. Der Ausschuss habe gemeint, dass das nicht nothwendig sei, da die an öffentlichen Schulen Angestellten ohnedies Anspruch auf Fahrbegünstigungen haben, welche denen der Staatsbeamten ziemlich gleichkommen. Das sei unrichtig, da die Lehrer in jedem Falle ein specielles Gesuch einreichen und eine Ausfertigungsgebühr von 50 kr. bezahlen müssen, während die Staatsbeamten eine für das ganze Jahr giltige Legitimation haben. Für die Geistlichen und Lehrer sprechen aber bezüglich der Fahrbegünstigungen dieselben Gründe wie für die Staatsbeamten, da auch sie im öffentlichen Dienste stehen. Er wünscht ferner die Errichtung einer Haltestelle bei Niederndorf-Olsbach an der Westbahn, zu welcher diese Gemeinden das Geld selbst beisteuern wollen. Er beantragt mehrere Resolutionen wegen Aenderung von Stationsbezeichnungen, ausserdem eine Resolution betreffend eine Erhöhung der Bezüge der Staatsbahn-Unterbeamten.

Abg. Koblar plaidirt für die Eisenbahnlinie Divacca—Laak—Klagenfurt. Er hält an dieser für Krain wichtigen Linie fest. Die Wocheiner Bahn würde Krain wirthschaftlich nicht fördern, die Predil-Bahn aber würde dieses Kronland vollständig ruiniren. Redner setzt die Vortheile der von ihm befürworteten Eisenbahn aus einander. Er sei auch für den Aufschwung Triests; man dürfe aber bei der Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung sich nicht allein durch die Rücksicht auf Triest leiten lassen, sondern müsse auch die Interessen der Hinterländer im Auge behalten. Wenn Triest zurückgehe, so sei dies nicht die ausschliessliche Schuld der österreichischen Regierung, sondern auch mancher Kaufleute Triests. Für den Fall des Ausbaues der Karawanken-Bahn empfiehlt Redner die Loibl-Linie und legt die Vorzüge dieser Linie gegenüber der Bärenthal-Linie dar. Wenn nichts Besseres als die Wocheiner Bahn zu erreichen wäre, so würde Krain sich dagegen nicht wehren. Er spricht schliesslich den Wunsch aus, dass die Regierung dem Hause alle Projecte, auch das Project der Divacca—Laak-Linie, vorlegen möge, damit dieses entscheide. Hoffentlich werde die Entscheidung bei der Wahl der Linie nicht im Interesse Deutschlands, sondern im Interesse Oesterreichs ausfallen.

Abg. Dr. Steinwender spricht dem Ministerium seine Anerkennung dafür aus, dass es sich endlich entschlossen habe, eine zweite Eisenbahnverbindung mit Triest herzustellen. Die gewohnheitsmässige Vernachlässigung der südlichen Kronländer sei aus einem Mangel an Verständniss für unsere Interessen zur See entsprungen und sei auch daraus zu erklären, dass bisher immer Böhmen den Mittelpunkt der politischen und wirthschaftlichen Interessen bildete. Redner hofft, dass nunmehr dieser Vernachlässigung ein Ende gemacht werde, und bedauert es nur, dass man nicht fest genug war, um an der besten der in Aussicht genommenen Bahnen, der Predil-Tauern-Bahn, festzuhalten. Die Predil-Linie sei nicht nur die kürzeste, sondern sie habe auch gegenüber der Wocheiner Bahn den grossen Vorzug, dass sie Triest gegenüber Fiume mehr unterstütze als letztere. Die strategischen Rücksichten, auf welche sich die Kriegsverwaltung berufe, seien nicht verständlich, und die Gründe scheinen sehr schwache zu sein, weil man nicht einen einzigen angeführt habe. Nachdem der Herr Eisenbahnminister es nicht mit aller Bestimmtheit ausgesprochen habe, dass die Predil-Bahn endgiltig zurückgestellt sei, hofft Redner, die Kraft unseres Ministeriums werde so wachsen, um unter allen Linien diejenige zu wählen, welche die allein richtige sei. Die Behauptung, dass die Abgeordneten aus Böhmen gegen die Tauern-Bahn seien, sei nicht richtig, da es dem Redner bekannt sei, dass fast alle deutschen Abgeordneten aus Böhmen für die Tauern-Bahn einzutreten gesonnen sind. Wenn auch sonst Alles für Böhmen geschehe, so sei es richtig, dass diese Bahn nicht im Interesse Böhmens gebaut werde. Aber es sei richtig, dass auch aus diesem Bahnbau Vortheile für Böhmen entspringen. Die böhmischen Abgeordneten seien nicht etwa nur gegen die Karawanken-Bahn, sondern gegen jede Bahn, welche nicht im Interesse Böhmens gebaut werde. Redner spricht schliesslich die Hoffnung aus, dass für die Tauern-Bahn nicht nur die deutschen, sondern auch die czechischen Abgeordneten aus Böhmen stimmen werden.

Abg. Dr. Menger bespricht das Zurückgehen der Industrie in der Engelsberger und Mohrauer Gegend und plaidirt für die schleunigste Erbauung einer Localbahn von Freudenthal in die genannten Industriebezirke, da sonst die ganze Industrie wegziehen und ein starker Niedergang der Bevölkerung eintreten würde. Es gelte hier ein durch lange Vernachlässigung tief erschüttertes Industriegebiet zu retten und steuerkräftig zu machen. Deshalb dürften auch in Betreff der Beitragsleistungen zu dieser Localbahn keine zu hohen Anforderungen gestellt werden. Schliesslich verweist Redner auf die ausserordentlich günstigen Resultate, die in Preussen in Bezug auf das Erträgniss der Stastsbahnen erreicht wurden. Dieselben ergaben einen Reinertrag von 435 Millionen Mark. Dieser Ertrag werde bald die Höhe unserer directen und indirecten Steuern erreichen. Redner würde wünschen, dass die Verwaltungsgrundsätze, welche in Preussen festgehalten werden, auch von unseren Bahnverwaltungen angenommen werden würden. Er würde insbesondere bezüglich der Freikarten eine grössere Sparsamkeit wünschen.

Abg. Purghart erörtert eine Reihe von Eisenbahnangelegenheiten im südlichen Böhmen und bringt mehrere diesbezügliche Wünsche zur Sprache. Er beklagt sich über die Zurücksetzung der böhmischen Sprache bei Stationsaufschriften und erörtert eine Reihe von Betriebsangelegenheiten, wobei er insbesondere die mangelhafte Heizanlage bei einzelnen Waggons rügt.

Abg. Welponer plaidirt für den Bau der Vintschgau-Bahn und beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, die legislative Sicherstellung dieser Bahn im Jahre 1897 ins Auge zu fassen.

Abg. Richter bespricht das Localbahnwesen in Niederösterreich und befürwortet die Herstellung einer Reihe von Bahnverbindungen, darunter insbesondere die Verbindung Krems—Absdorf. Redner rügt, dass bei der Nordbahn zugsführende Conducteure vorschriftswidrig zur Revision der Fahrkarten verwendet werden, und wünscht die Gleichstellung der Civilpensionisten hinsichtlich der Erlangung von Fahrbegünstigungen auf den Staatsbahnen mit den Militärpensionisten. Er beantragt mehrere Resolutionen, welche diesen Wünschen Ausdruck geben.

Auf Antrag des Abg. Dr. Rosenstock wird die Debatte geschlossen und zum Generalredner contra Abg. Dr. Kaizl, zum Generalredner pro Abg. Dr. Keil gewählt.

Es gelangt eine grössere Anzahl von Resolutionsanträgen zur Verlesung, welche vor Schluss der Debatte überreicht wurden, und zwar: eine Resolution des Abg. Noske betreffend die Verbilligung der Schüler-Abonnementskarten im Wiener Localverkehre und die Ausgabe billiger Karten in diesem Verkehre zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt; des Abg. Grafen Hompesch betreffend den Transport künstlichen Dungstoffes für Landwirthe zum Selbstkostenpreise Seitens der Staats- und Privatbahnen; des Abg. Dr. Leonhard Ritter von Demel betreffend den Bau der Localbahn Königsberg-Schönbrunn; des Abg. Dr. Schauer betreffend die Verhaltung der Salzkammergut-Localeisenbahn-Gesellschaft zum Ausbau und zur Vollendung der Localbahn Mondsee-Steindorf; des Abg. Dr. Schauer betreffend die Verwirklichung des Eisenbahnprojectes einer normalspurigen Verbindung zwischen der Station Aschach an der Donau der Bahn Wels-Aschach zur Station Neufeldern der Mühlkreis-Bahn mit Ueberbrückung der Donau bei Neuhaus; des Abg. Dr. Nitsche, die Ausgestaltung der Haltestelle Hohenfurth betreffend, und betreffend den Ausbau der Localbahn Winterberg-Eleonorenhain-Wallern und Wallern-Prachatitz; des Abg. Swieży wegen Erweiterung der Haltestelle Zabrzeg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; des Abg. Augsten betreffend die Aenderung der Vorschriften über den Umfang des Feuerrayons; des Abg. Böns betreffend den Bau der Strecke Aussig—Tissa—Peterswald mit dem Anschlusse an die kgl. sächs. Eisenbahnlinie Pirna—Berggiesshübl; des Abg. Schieder betreffend Erleichterungen im Viehtransporte; des Abg. Vincenz Hofmann betreffend die Einführung eines Tages-Localzuges auf der Strecke Pilsen—Furth der ehemaligen Böhmischen Westbahn und betreffend die Einführung eines einheitlichen Kilometertarifes für Kohlenfrachten auf den der Betriebs-Direction Pilsen unterstehenden Staatsbahnlinien; des Abg. Dötz betreffend den Bau der Bahnlinien Waidhofen—Dobersberg—Zlabings und Hof—Gehrungs—Weitra—Gmünd und betreffend einzelne Aenderungen im Zugsverkehre der Staatsbahnen; des Abg. Garnhaft betreffend die Unterstützung der im Viertel unter dem Manhartsberg angeregten Bahnbauten und betreffend die Herstellung einer Verbindung zwischen den Donauufer-Gemeinden im Marchfelde und Wien; des Abg. Freiherrn von Rolsberg betreffend die Ausführung der Bahn von Olbersdorf über Hermannstadt nach Hotzenplotz durch das Goldoppathal; des Abg. Freiherrn von Rolsberg betreffend die Förderung der projectirten Eisenbahnverbindung zwischen Troppau und Wigstadtl; des Abg. Seichert betreffend den unverzüglichen Ausbau der Localbahn Vyzovic-Otrokovic; des Abg. Erb betreffend den Ausbau der Steyrthalbahn und Kremsthalbahn; des Abg. Dr. Foregger betreffend die Ertheilung der Concession zum Bau und Betrieb der Eisenbahn Wöllan—Unter-Drauburg und Wolfsberg—Zeltweg.

Abg. Dr. Keil erklärt sich mit der Haltung des Eisenbahnministers in Bezug auf die Frage einer zweiten Verbindung mit Triest einverstanden. Die Gründe, welche gegen die von der Regierung geplante Bahnlinie ins Feld geführt werden, sind nach Ansicht des Redners nicht stichhältig. Die Bahnverbindung, welche die Regierung plant, liege im Interesse des ganzen Reiches. Redner bespricht die vom Eisenbahnministerium in Bezug auf Salzburg geplanten Actionen und dankt dem Herrn Minister Namens des Landes und der Stadt Salzburg für die Berücksichtigung dieses Kronlandes. Er bittet den Herrn Minister, auch in Zukunft die Interessen dieses Landes zu berücksichtigen.

Abg. Dr. Kaizl beschäftigt sich zunächst mit der Frage einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest. Es handle sich darum, ob man mit Triest Süddeutschland oder das Innere von Oesterreich, d. h. seine industriereichsten Gebiete, verbinden wolle. In einer Eingabe des Triester Landesausschusses vom Jahre 1892 wurde vor Allem eine möglichst kurze Verbindung Triests mit der Kronprinz Rudolf-Bahn verlangt. Die Triester Handelskammer bleibe mit ihrem jetzigen ausschliesslichen Projecte der Tauern-Bahn nicht ohne Widerspruch. Redner verweist diesbezüglich auf die Ausführungen Cesare Combi's, der durch eine Reihe von Schriften bedeutende Sachkenntniss bewiesen habe. Erst in letzter Zeit wurde durch die Wirksamkeit einer nicht grossen, aber rührigen Gruppe der Bau der Tauern-Bahn in den Vordergrund gerückt. Es handle sich einerseits um die Verbindung Triests mit dem Hinterlande durch die Wocheiner und Karawanken-Bahn, andererseits um die Einschaltung Triests in den indobritischen Verkehr. Dem Redner stehen die heimischen Interessen näher als die kosmopolitischen Interessen des Weltverkehres. Auch die Polen dürften ähnlich denken. Als es sich um die Verstaatlichung der Triester Lagerhäuser handelte, wies Abg. Dr. Peez darauf hin, dass man sich in Triest zu wenig um die Interessen des Inlandes kümmere. Wenn man das Schwergewicht der Triester Handels- und Seeschiffahrtsinteressen nicht nach den Binnenländern Oesterreichs, sondern nach Süddeutschland verlegt, wo werde dann für die Kaufmannschaft der Anstoss liegen, in Böhmen, Mähren u. s. w. Anknüpfungspunkte zu suchen? Damit sei den Vertretern der nördlichen Länder ihre Haltung vorgeschrieben. Die Tauern-Bahn sei nicht nur, wie auch Abg. Dr. Steinwender zugestanden habe, keine Bahn für Böhmen, sie sei auch keine Bahn für Oesterreich. Die Centren der österreichischen Industrie sollen mit Triest verbunden sein, und hiezu diene nur die Wocheiner und die Karawanken-Bahn. Das sei die kürzeste Linie, und werde eine andere gebaut, so lasse sich das nicht durch tarifarische Massregeln wettmachen, sonst brauchte man nur eine Subvention der Südbahn, um billige Tarife zu erreichen, und keine zweite Bahnverbindung. Die Tauern-Bahn sei ein Luxus; für Oesterreich sei die Karawanken-Bahn das Richtige. Die erste Etape müsse die Wocheiner Linie sein. (Abg. Ritter von Stalitz: Das sagt man, nachdem man uns den Freihafen weggenommen hat!) Das sei die Ansicht der Majorität der nördlichen Länder. (Abg. Dr. Steinwender: Das ist ja nicht wahr!) Eine Deputation aus Böhmen habe sich bei dem Ministerpräsidenten für den Bau der Karawanken-Bahn verwendet. Redner wendet sich hierauf zum Budget der Staatsbahnen. Der Ertrag der Staatsbahnen sei von 27·3 Millionen auf 31·5 Millionen Gulden gestiegen. Gleichzeitig haben sich aber auch die ordentlichen Ausgaben um mehr als 6 Millionen Gulden erhöht. Eine Besserung sei nicht von Ersparnissen im Betriebe, sondern nur von einer entsprechenden Steigerung der Einnahmen zu erwarten. Die Auslagen müssen eine weitere Steigerung in Folge der technischen Bedürfnisse, vor Allem aber in Folge der Erhöhung der persönlichen Bezüge erfahren. Durch die Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung sei das Präliminare und das Pouvoir der Staatsbahn-Directionen gewachsen, das der Centrale aber nicht entsprechend vermindert worden. Begreiflich seien die Beschwerden der böhmischen Zuckerindustrie über die neuerstellten Tarife, durch welche sie in eine sehr ungünstige Lage gegenüber der gleichen Industrie in Mähren gebracht worden sei. Die Regierung solle daher ihren Einfluss im Sinne der Wiederherstellung des früheren Verhältnisses geltend machen. In Betreff der nationalen

Klagen möge sich die Regierung dafür einsetzen, dass die Gleichberechtigung sowohl bei den Staatsbahnen als bei den Privatbahnen gewahrt werde. Einer der grössten Fehler sei es gewesen, dass die Verstaatlichung der Nordwestbahn nicht so durgeführt wurde, wie sie im September 1895 beabsichtigt war. Was dagegen ins Feld geführt werde, seien nur Ausflüchte. Die Regierung möge ein allgemeines oder ein specielles Verstaatlichungsgesetz einbringen und an die concessionsmässige Verstaatlichung der Nordwestbahn herangehen. Hierin und in der zweiten Bahnverbindung mit Triest liege die Hauptaufgabe der Staatsverwaltung. Redner erklärt schliesslich, dass er und seine Parteigenossen gegen die in Verhandlung stehenden Budgetposten stimmen werden.

Es folgt eine Reihe von thatsächlichen Berichtigungen der Abgeordneten von Burgstaller (gegen Abg. Dr. Kaizl), Dr. Steinwender (gleichfalls gegen Abg. Dr. Kaizl), Dr. Pergelt (gegen den Herrn Eisenbahnminister bezüglich der Weiterführung der Linie Rumburg—Warnsdorf), Dr. Kindermann (gegenüber dem Herrn Eisenbahnminister bezüglich der Linie Warnsdorf — Sebnitz), Hermann Kindermann (gegenüber einer Aeusserung des Regierungsvertreters Sectionschefs Dr. Ritter von Wittek wegen des Protokolles vom Jahre 1892), Mauthner (gegen den Abg. Ritter von Stalitz bezüglich der Wiener Handelskammer in der Frage einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest) und Ritter von Stalitz (gegen den Abg. Mauthner).

Berichterstatter Abg. Dr. Exner bespricht einzelne in der Debatte vorgebrachte specielle Wünsche und bemerkt zunächst den Ausführungen des Abg. Dr. Kindermann gegenüber, dass die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im böhmischen Niederlande der Regierung gewiss am Herzen liegen werde. Gegenüber dem Abg. Welponer, der für die Erbauung der Vintschgauer Bahn plaidirt habe, bemerkt der Referent, dass die Vorarbeiten soweit gediehen seien, dass schon in diesem Jahre die Begehung und Aufnahme der Strecke möglich sein werde. Bezüglich der Bahnlinie Deutsch-Brod—Saar, welche Abg. Kaftan befürwortete, bemerkt der Referent, dass kein principielles Bedenken gegen diese Bahn vorliege. An der vom Abg. Purghart beklagten Verzögerung des Baues der Bahnlinie Wodňan—Moldauthein sei nicht ein Uebelwollen des Eisenbahnministers Schuld, sondern der Umstand, dass eingehende Studien nothwendig seien, weil das anfänglich vorgelegte Project mangelhaft sei. Der Referent befürwortet den ersten Theil der Resolution des Abg. Dr. Ritter von Kraus, betreffend die Erbauung der Wechsel-Bahn, dann der Rosenthal-Bahn in Kärnten und die Erweiterung der Bahnhöfe in Prag und Czernowitz. Ebenso empfiehlt er die Einführung eines Morgenschnellzuges zwischen Wien und Prag, die Hebung des Wiener Localverkehres und die Weiterführung der Eisenbahn von Stockerau über Absdorf nach Krems; diesfalls müsste jedoch ein Fonds perdu im Betrage von 60.000 fl. gesichert sein. Redner besprach schliesslich die Aufgaben des neuen Eisenbahnministeriums und die Hoffnungen, welche sich an die neue Epoche knüpfen.

Bei der Abstimmung werden die in Verhandlung stehenden Posten, sowie die Resolutionen des Ausschusses angenommen. Hiemit ist der Etat des Eisenbahnministeriums erledigt.

In derselben Sitzung interpellirten die Abgeordneten Dr. Šušteršić und Genossen den Herrn Eisenbahnminister über den Zustand der Südbahnbrücken auf dem Laibacher Moor und bei Littai.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Prager elektrische Stadtbahnen. Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Jänner die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich der vom Stadtrathe in Prag vorgelegten Detailprojecte der beiden im Anschlusse an die projectirte elektrische Ringbahn Prag-Kgl. Weinberge-Žižkow herzustellenden weiteren Linien der Prager elektrischen Stadtbahnen, nämlich

a) der Linie von der Strasse „Am Florenz" zur Parkstrasse und
b) der Linie von der Brentegasse zum Purkyněplatz

die politische Begehung einzuleiten. Gleichzeitig wird die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 12.370/I ex 1896.]

Projectirte Localbahn Rossitz-Bohdaneč. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 12. Jänner die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Wenzel Pospišil und Genossen in Bohdaneč vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Rossitz der Oesterr. Nordwestbahn nach Bohdaneč im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 16.092/I ex 1896.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung der Handschranken in km 131·649 in Zugschranken: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Umgestaltung der Handschranken bei der Wegübersetzung in km 131·649 der Linie Wien—Triest in Zugschranken, wobei die neuen Zugschranken in der Entfernung von 3 m von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges aufzustellen sein werden und in die Zugleitung ein automatisches Läutewerk einzuschalten ist, der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconcens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.616/IV ex 1896.]

— Linie Kufstein—Ala: Herstellung eines vierten Geleises in der Station Brenner.) Die k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines vierten Geleises in der Station Brenner der Linie Kufstein—Ala im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1/IV.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Linie Unzmarkt—Mauterndorf: Bauherstellungen in der Station Murau.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes durch einen Zubau, sowie für die Herstellung eines Werkstättenanbaues an die Locomotivremise in der Station Murau der Linie Unzmarkt—Mauterndorf dem steiermärkischen Landes-Eisenbahnamte im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.152/IV ex 1896.]

Schneebergbahn. (Schleppgeleise nächst km 17·5, 23·1 und 26·9: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat bezüglich des Projectes der Bauunternehmung Leo Arnoldi, betreffend die Herstellung von Schleppgeleisen nächst km 17·5, 23·1 und 26·9 der Schneebergbahn, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 29. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 750/I.]

Wiener Localbahnen. (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Ablenkstutzens in km 3·124.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Herstellung eines Ablenkstutzens in km 3·124 der Linie Wien—Wiener-Neudorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 202/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Erweiterung der Station Pardubitz: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, betreffend das Project für die Erweiterung der Station Pardubitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula bestimmt. [E.-M.-Z. 286/IV.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Vergrösserung der Warte- und Bureaulocalitäten in Ungar.-Brod.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte geänderte Project für die Vergrösserung der Warte- und Bureaulocalitäten im Aufnahmsgebäude der Station Ungar.-Brod vom Standpunkte der Landesbauordnung der Prüfung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8911/IV ex 1896.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Central-Weichenstellanlagen.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Projecte für die Central-Weichenstellanlagen in den Stationen Pschoblik und Chiesch der Localbahn Rakonitz-Petschau wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 15.449/I ex 1896.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate December 1896 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2224	18.641	7.689	28.554	78	397	82	557	1·9	455	101	272	.	5	1	.	9	7	56
Nordöstliche Linien	435	4.597	5.147	10.179	20	159	74	253	2·4	181	13	68	29	4	.	1	4	.	32
Dalmatiner Staatsbahn	.	275	.	275	.	11	.	11	4·0	4	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	610	124	796	1	14	3	18	2·2	15	.	1	.	1	.	.	.	1	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	612	248	860	.	22	.	22	2·5	23	15	20	.	.	.	.	.	.	10
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.178	899	2.263	3	46	3	52	2·2	71	31	96	.	3	.	.	1	.	11
Buschtěhrader Eisenbahn	124	377	1.584	2.085	21	29	23	73	3·5	59	23	31	.	.	.	.	.	.	15
Eisenbahn Wien-Aspang	.	324	730	1.054	1	18	1	20	1·8	5	3	12	.	.	.	.	.	.	1
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	6	2	8	1·9	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	549	4.732	4.355	9.636	49	137	22	208	2·1	229	30	42	15	.	.	.	6	.	28
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	1	3	.	4	0·7	2	.	1	.	.	.	.	1	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	8	1	9	3·6	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	374	4.810	595	5.779	19	50	.	69	1·1	85	27	40	2	.	.	.	1	.	34
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	532	5.201	3.317	9.050	53	202	23	278	3·0	243	9	145	2	.	.	.	4	8	16
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	259	42	301	.	5	.	5	1·6	5	3	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	924	5.298	651	6.873	49	82	19	150	2·1	115	45	43	4	6	.	.	.	.	9
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.555	279	1.834	.	.	1	1	0·0	2	1	.	.	.	.	.	.	.	8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	186	279	465	.	.	5	5	1·0	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	46	868	.	914	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5518	50.422	26.187	82.127	295	1189	259	1743	.	1513	301	783	52	19	1	1	26	16	221

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·7 „
4. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·0 „
5. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 1·1 „
6. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 1·6 „
7. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 1·8 „
8. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . 1·9 „
9. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 1·9 „
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 2·1 „
11. Südbahn-Gesellschaft . . . . 2·1 pCt.
12. Istrianer Staatsbahn . . . . 2·2 „
13. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 2·2 „
14. K. k. Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . 2·4 „
15. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 2·5 „
16. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 3·0 „
17. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 3·5 „
18. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 3·6 „
19. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 4·0 „

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 T. Gehalt ist am 3. October 1896 mit 130 Passagieren und 981 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 2 Colli Oel, 50 Colli Zucker, 4 Colli Metallwaaren, 5 Colli Möbel, 55 Colli Esswaaren, 7 Colli Manufacturen, 25 Colli Zündhölzchen, 29 Colli Papier, 22 Colli Spiritus; nach Bassorah 2 Colli Mützen, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Bagdad 62 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 10 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Suez 266 Colli Zucker, 4 Colli Schuhe, 2 Colli Oel, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Aden 33 Colli Glasperlen, 50 Colli Mehl, 35 Colli Glaswaaren, 10 Colli Papier, 23 Colli Metallwaaren, 1 Collo Mützen, 2 Karren, 250 Colli Zucker, 4 Colli Oel, 60 Colli Früchte, 17 Colli Garne; nach Massaua 1 Collo Schuhe, 4 Colli Metallwaaren, 13 Colli Glaswaaren, 15 Colli Wein, 3 Colli Baumwollwaaren, 159 Colli Zucker, 310 Colli Bier, 327 Colli Spiritus, 12 Colli Esswaaren; nach Gedda 40 Colli Zündschwamm, 8 Colli Porzellanwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Maurice 10 Colli Lampen; nach Hodeida 11 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Delagoa-Bai 100 Colli Mehl; nach Bombay 308 Colli Glaswaaren, 27 Colli Mützen, 140 Colli Kartoffeln, 67 Colli Knöpfe, 272 Colli Manufacturwaaren, 195 Colli Farben, 5 Colli Uhren, 851 Colli Papier, 147 Colli Baumwollwaaren, 58 Colli Seife, 41 Colli Lampen, 1267 Colli Metallwaaren, 196 Colli Früchte, 5 Colli Möbel, 33 Colli Glasperlen, 1 Collo Musikinstrumente, 100 Colli Kurz-

waaren, 10 Colli Garne, 2 Pferde; nach Karachi 50 Colli Hopfen, 3 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Möbel, 4 Colli Glasperlen; nach Bagdad 6 Colli Farben, 40 Colli Zucker, 48 Colli Papier, 16 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 19 Colli Lampen, 15 Colli Baumwollwaaren, 22 Colli Papier, 4 Colli Mützen, 5 Colli Glasperlen, 4 Colli Porzellanwaaren, 40 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 825 Colli Zucker; nach Mahomerah 1 Collo Baumwollwaaren; nach Cannanore 4 Colli Metallwaaren; nach Calicut 8 Colli Metallwaaren; nach Mangalore 30 Colli Metallwaaren, 8 Colli Lampen, 21 Colli Papier; nach Colombo 25 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Kurzwaaren; nach Rangoon 5 Colli Glasperlen, 13 Colli Papier, 5 Colli Lampen, 27 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Kurzwaaren, 75 Colli Metallwaaren; nach Melbourne 25 Colli Quecksilber, 40 Colli chemische Producte; nach Sidney 50 Colli Bier, 15 Colli Spiritus; nach Madras 19 Colli Papier, 13 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Glasperlen, 7 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 36 Colli Knöpfe, 30 Colli Wein, 74 Colli Metallwaaren, 245 Colli Papier, 22 Colli Garne, 3 Colli Farben, 10 Colli Esswaaren, 189 Colli Manufacturwaaren, 45 Colli Glaswaaren, 15 Colli Lampen, 75 Colli Quecksilber, 10 Colli Hopfen, 3 Colli Musikinstrumente, 187 Colli Baumwollwaaren, 22 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Glasperlen, 9 Colli Möbel, 4 Colli Spielwaaren; nach Penang 25 Colli Bier, 3 Colli Porzellan, 47 Colli Papier, 6 Colli Kurzwaaren, 21 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Lampen, 2 Colli Spielwaaren, 4 Colli Möbel; nach Singapore 235 Colli Bier, 5 Colli Knöpfe, 2 Colli Glasperlen, 91 Colli Papier, 12 Colli Möbel, 15 Colli Mehl, 9 Colli Mützen, 62 Colli Baumwollwaaren; nach Soerabaya 7 Colli Garne, 50 Colli Erdwachs, 2 Colli Mützen, 24 Colli Esswaaren, 29 Colli Papier; nach Batavia 2 Colli Möbel, 6 Colli Papier, 11 Colli Baumwollwaaren; nach Samarang 4 Colli Mützen, 7 Colli Baumwollwaaren, 105 Colli Erdwachs, 31 Colli Papier; nach Padang 5 Colli Glasperlen, 9 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 5 Colli Erdwachs, 7 Colli Garne; nach Macassar 20 Colli Glasperlen, 30 Coll Mehl, 7 Colli Kurzwaaren; nach Bangkok 10 Colli Garne; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Hongkong 12 Colli Wein, 5 Colli Glasperlen, 500 Colli Quecksilber, 5 Colli Papier, 8 Colli Metallwaaren, 2 Colli Kurzwaaren; nach Shanghai 6 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Metallwaaren; nach Kobe 50 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Holzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 812.607 fl. ö. W.

Budapester Localschiffverkehr. (Abschluss eines Vertrages Seitens des kgl. ungarischen Handelsministers mit der Direction der Ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.) Wie aus Budapest berichtet wird, ist die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt-Gesellschaft, die den Localverkehr in ihr Programm aufgenommen hat, wegen Uebernahme des Dienstes in Wettbewerb getreten. Die neue Gesellschaft wünschte den Verkehr, der jetzt mittelst schwerfälliger grosser Dampfer abgewickelt wird, durch ein System kleiner Propeller und Mouches reger zu gestalten. Auch hatte sie schon die Ablösung des jetzigen Propellerunternehmens, welches an einigen wenigen Punkten die Verbindung der beiden Donauufer aufrecht hält, in Angriff genommen. Allein die Verhandlungen zwischen dem Handelsminister und der See- und Flussschiffahrt-Gesellschaft sind gescheitert, und daher ist auch die geplante Einverleibung des Propellerunternehmens unterblieben, nachdem die Gesellschaft den Dienst im Rahmen des bestehenden Subventionsvertrages nicht übernehmen konnte und eine Entschädigung für die Versorgung desselben der Minister nicht zu bieten in der Lage war. Die Ungarische Gesellschaft wird sich nämlich darauf beschränken, die Localfahrten Budapest—Promontor—Tétény und Budapest—Gran zu unternehmen. Die Lösung der Frage des Budapester Localschiffverkehres hat nun, wie gleichfalls berichtet wird, den Handelsminister veranlasst, ein Uebereinkommen mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu unterzeichnen, welches dem genannten Unternehmen ab 1897 den Budapester Localdienst für eine längere Reihe von Jahren sichert.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Borki wielkie - Grzymałów. (Constituirende Generalversammlung.) Am 5. August 1896 wurde in Lemberg die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Borki wielkie-Grzymałów abgehalten. Bei derselben waren acht Actienzeichner anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 315 Stück Actien mit zusammen 29 Stimmen vertraten. Nachdem der zum Vorsitzenden gewählte Felix Graf Koziebrodzki die ordnungsmässige Einberufung der Generalversammlung, sowie die statutenmässig erfolgte Zeichnung und Einzahlung des Actiencapitals constatirt hatte, beschloss die Versammlung die Constituirung der Actiengesellschaft unter Annahme der Statuten derselben als Gesellschaftsvertrag. Sodann wurde zur Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern geschritten. Seitens des galizischen Landesausschusses waren die Landesausschuss-Mitglieder Anton Ritter von Jaxa-Chamiec und Stanislaus Ritter von Brykczyński in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath entsendet worden. Von der Versammlung wurden sohin Felix Graf Koziebrodzki, Michael Graf Baworowski, Dr. Leo Graf Piniński und Dr. Moritz Rosenstock einstimmig in den Verwaltungsrath gewählt. Nach erfolgter Wahl des Revisionsausschusses erstattete schliesslich der Vorsitzende Namens der Concessionäre Bericht über die Thätigkeit derselben, welcher Bericht von der Versammlung zur Kenntniss genommen wurde.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Lemberg wurden am 19. December 1896 die Firma:

„Localbahn Borki wielkie-Grzymałów,“

polnisch:

„Kolei Lokalna Borki wielkie-Grzymałów“

eingetragen und bei derselben ersichtlich gemacht, dass der Sitz der Actiengesellschaft in Lemberg ist, ferner

a) dass die Actiengesellschaft: „Localbahn Borki wielkie-Grzymałów“ in der constituirenden Versammlung am 5. August 1896 auf Grund der durch Erlass der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 18. Juli 1896, Z. 58.027, im Namen des k. k. Ministeriums des Innern bestätigten Statuten gegründet worden ist.

b) Dass der Zweck der Gesellschaft der Bau und Betrieb der Localbahn von Borki wielkie über Skałat nach Grzymałów ist, eventuell der Bau und Betrieb der in diese Linie einmündenden Schleppbahnen, deren Anlage von der k. k. Staatsverwaltung genehmigt wird.

c) Die Dauer der Unternehmung ist durch die Dauer der im Reichsgesetzblatt Nr. 66 verlautbarten Concession vom 23. März 1896 bestimmt, die heute auf 90 Jahre lautet.

d) Der Verwaltungsrath (Vorstand) besteht aus sieben Mitgliedern, deren vier von der Generalversammlung gewählt werden, ein Mitglied die k. k. Staatsverwaltung und zwei der Landesausschuss von Galizien und Lodomerien zu ernennen das Recht hat.

e) Dass die Firma der Gesellschaft auf diese Weise gezeichnet wird, dass dieselbe vorgedruckt oder geschrieben und von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder von einem Verwaltungsraths-Mitgliede und einem Procuristen, wenn ein solcher bestellt sein würde, unterzeichnet wird.

f) Das Gesellschaftscapital ist mit 600.000 Kr. festgesetzt und besteht aus 1500 Stück auf Inhaber lautender Actien zu 400 Kr.

g) Alle Verlautbarungen der Gesellschaft gelten als zu Recht bestehend nach deren einmaliger Einschaltung in der amtlichen Lemberger Zeitung, unterzeichnet durch den Vorsitzenden des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreter.

Es wurde ferner bei dieser Firma am 23. November 1896 angemerkt, dass in der Generalversammlung am 5. August zu Verwaltungsraths-Mitgliedern gewählt wurden die Herren Leon Graf Piniński, Grossgrundbesitzer, wohnhaft in Grzymałow, Felix Graf Koziebrodzki, Grossgrundbesitzer, wohnhaft in Chlibów, Michael Graf Baworowski, Grossgrundbesitzer, wohnhaft in Serocko, und Dr. Moritz Rosenstock, Grossgrundbesitzer, wohnhaft in Skałat; zu Verwaltungsraths-Mitgliedern aber durch den galizischen Landesausschuss dessen Mitglieder Anton Jaxa Chamiec und Stanislaus Brykczyński, beide in Lemberg wohnhaft, ernannt worden sind.

Localbahn Postelberg-Laun. (Präsident des Verwaltungsrathes.) Zum Präsidenten des Verwaltungsrathes der Actiengesellschaft Localbahn Postelberg-Laun wurde der Beisitzer des Landesausschusses des Königreiches Böhmen Adalbert Graf Schönborn gewählt. [E.-M.-Z. 400/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. November 1896 dem öffentlichen Verkehre übergebene 17·92 km lange Strecke Lemgo — Barntrup der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover, sowie die 14·50 km lange Strecke Steinburg — Konzell der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welche am 5. December 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Satzungen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.) Die auf Grund der bindend gewordenen Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung neu bearbeiteten Vereinssatzungen sind von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Vereins-Betriebsreglement.) Zu dem vom 1. Jänner 1893 ab giltigen Vereins-Betriebsreglement ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines der VIII. Nachtrag herausgegeben worden und zur Vertheilung gelangt.

— (Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen.) Dieselben sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Localeisenbahnen.) Dieselben sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines neu herausgegeben worden und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 22 (grossherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 38 (kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.); je der II. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen), Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, Cassel und Münster) und Nr. 94 (kgl. Rumänische Eisenbahnen); der VI. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Breslau, Kattowitz und Posen) und der XVI. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatsbahnen). Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 22 wird der im Mai 1894 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachtrag I und durch den zum Kilometerzeiger Nr. 30 erschienenen Nachtrag II der im Jänner 1895 ausgegebene Nachtrag I zu diesem Kilometerzeiger aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Neu herausgegeben wurden die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 26 (grossherzogl. Oberhessische Eisenbahnen), Nr. 60 (Böhmische Nordbahn) und Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen). Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Direction Hannover) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XII erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben:

1. das im September 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 26,
2. das im September 1893 ausgegebene Verzeichniss Nr. 60 nebst Nachtrag I,
3. das im Juni 1893 ausgegebene Verzeichniss Nr. 82.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des IX. Stückes.) Das am 13. Jänner 1897 herausgegebene IX. Stück enthält unter

Nr. 2836: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 6. Jänner 1897, Z. 23.209 ex 1896, betreffend die Bestimmung der Stationen Tereblestie, Sereth und Suczawa als Ein- und Ausladestationen für lebende Thiere und Fleisch.

Nr. 2837: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 12. Jänner 1897, Z. 461, betreffend den Viehverkehr in der Stadt Salzburg.

Nr. 2838: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. Jänner 1897, Z. 3861, betreffend die Sperrverfügungen für die Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich.

Nr. 2839: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Jänner 1897, Z. 1160, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2840: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. Jänner 1897, Z. 1476, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren und Schweinen aus der Bukowina.

— (Inhalt des X. Stückes.) Das am 14. Jänner herausgegebene X. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2841: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. Jänner 1897, Z. 170, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn.

Nr. 2842: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. Jänner 1897, Z. 375, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Klauenthiere aus den rumänischen Districten Doljiu und Mehedinti.

Nr. 2843: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 9. Jänner 1897, Z. 20.729 ex 1896, betreffend die Bestimmung der Stationen Pergine, Levico und Borgo als Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2844: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. Jänner 1897, Z. 5402, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 2845: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 9. Jänner 1897, Z. 565/IV, betreffend das Verbot des Eintriebes von Wiederkäuern über die croatische Grenze.

— (Inhalt des XI. Stückes.) Das am 15. Jänner herausgegebene XI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2846: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 22. December 1896, Z. 165.574, betreffend das Ausfuhrverbot für Wiederkäuer aus mehreren bosnischen Bezirken nach Oesterreich.

Nr. 2847: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 16. December 1896, Z. 162.772, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügungen rücksichtlich des Bezirkes Fojnica.

Nr. 2848: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 10. Jänner 1897, Z. 580, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Klauenthiere aus dem rumänischen Districte Roman.

Nr. 2849: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 13. Jänner 1897, Z. 1118, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Völkermarkt und Wolfsberg in Kärnten.

— (Inhalt des XII. Stückes.) Das am 16. Jänner herausgegebene XII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2850: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 7. Jänner 1897, Z. 512, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn.

Nr. 2851: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Jänner 1897, Z. 924, an die k. k. Landesregierung in Czernowitz, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Rinder aus der Bukowina nach, bezw. durch Bayern und Sachsen.

Nr. 2852: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 13. Jänner 1897, Z. 780/II, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus Böhmen.

— (Inhalt des XIII. Stückes.) Das am 18. Jänner herausgegebene XIII. Stück des obgenannten Blatte enthält unter

Nr. 2853: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 15. Jänner 1897, Z. 858/II, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Klauenthiere aus der Stadt Salzburg und Umgebung.

Nr. 2854: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 5. Jänner 1897, Z. 765, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Stryj und Zydaczów, sowie aus dem Gerichtsbezirke Zaloźce.

Nr. 2855: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 16. Jänner 1897, Z. 1706, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Klauenthiere aus Salzburg und Kärnten.

Nr. 2856: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 15. Jänner 1897, Z. 1383, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Ausladung von Wiederkäuern und Schweinen in der Station Zeltweg.

Generalversammlungen.

25. Jänner. Welser Localbahn-Gesellschaft.
30. „ Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Projectirte Errichtung von Lagerhäusern am Bega-Ufer in Temesvár.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat, wie aus Budapest berichtet wird, Experten nach Temesvár entsendet, um die Frage der Errichtung von Lagerhäusern am Ufer der Bega, nächst ihrer dortigen Agentie, zu studiren, aus welchem Anlasse bereits Kaufunterhandlungen mit den Eigenthümern eines nunmehr aufgelassenen umfangreichen Fabriksetablissements eingeleitet wurden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung zwischen den Wiener Bahnhöfen und den österr. Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

In allen Fällen, in welchen die im Oesterreichischen Eisenbahnverbande bestehenden directen Frachtsätze zwischen den Wiener Bahnhöfen einerseits (Wien K. F. N. B., Wien St. E. G., Wien Lagerhaus, Floridsdorf, Stadlau, Klein-Schwechat, Wien [Südbahn] transit und Wien [Aspang-Bahn] transit) und den österr. Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits durch den vom 1. Jänner 1897 giltigen neuen Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unterboten werden, werden die den bestehenden Frachtsätzen gegenüber sich ergebenden Frachtunterschiede bis zum Erscheinen des diesbezüglichen Tarifnachtrages gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe rückvergütet.

Die Transporte werden wie bisher nach Massgabe der bestehenden Instradirungsvorschriften abgefertigt und direct verrechnet.

Budapest, am 18. Jänner 1897. [50]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Bestimmungen für den Verkehr nach „Breslau Viehhof."

Mit Bezug auf die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt, Nr. 123, vom 27. October 1896, Seite 2035, sub [776], erlassene Kundmachung wird bemerkt, dass nach und von „Breslau Viehhof" nur solche Sendungen zur Beförderung gelangen können, welche an die Verwaltung des Breslauer städtischen Schlacht- und Viehhofes oder an solche Interessenten, denen die Beförderung auf dem städtischen Anschlussgeleise gestattet ist, gerichtet sind, oder von denselben aufgegeben werden. Dementsprechend sind Sendungen nach „Breslau Viehhof" entweder an die vorgenannte Schlachthof-Verwaltung oder an die betreffenden Interessenten zu adressiren.

Wien, am 21. Jänner 1897. [51]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung derjenigen Eisenbahnlinien, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet.) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr findet auf die nachstehenden Eisenbahnlinien keine Anwendung, und zwar:

1. Linien im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:
   a) Spalato—Siverić—Knin,
   b) Perković-Slivno—Sebenico,
   c) Kolomea—Sloboda rungurska nebst Abzweigung,
   d) Nadwornianski przedmiescie—Szeparowce-Kniażdwor,
   e) Unzmarkt—Mauterndorf (Murthalbahn),
   f) Lemberg (Kleparów)—Janów,
   g) Ybbsthalbahn,
   h) Podleze—Niepolomice,
   i) Wama—Russ-Moldawitza,
   k) Lititz—Nürschan.
2. Achenseebahn;
3. Auspitz Station—Auspitz Stadt;
4. Baden—Helenenthal und —Vöslau (mit elektrischem Betriebe);
5. Bielitz—Zigeunerwald (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
6. Brünner Localeisenbahn;
7. Dampftramway vormals Krauss & Comp.;
8. Gaisbergbahn;
9. Gmunden Station — Gmunden Stadt (mit elektrischem Betriebe);
10. Grazer Schlossbergbahn;
11. Innsbruck—Hall in Tirol;
12. Kahlenbergbahn;
13. Lemberger elektrische Bahn;
14. Mühlkreisbahn;
15. Neue Wiener Tramway;
16. Prager Drahtseilbahn auf das Belvedere;
17. Prager Drahtseilbahn auf den Laurenziberg;
18. Prager elektrische Eisenbahn zum kgl. Thiergarten und nach Bubenč;
19. Prag—Vysočan (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
20. Salzburger Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg;
21. Schafbergbahn;
22. Steyrthalbahn;
23. Stramberg—Wernsdorf;
24. Linien im Betriebe der Sübahn-Gesellschaft:
    a) Mödling—Hinterbrühl (mit elektrischem Betriebe),
    b) Preding-Wieselsdorf—Stainz,
    c) Pöltschach—Gonobitz,
    d) Kapfenberg—Seebach-Au;
25. Teplitz—Eichwald (Kleinbahn mit elektrischem Betriebe);
26. Wiener Localbahnen (Dampftramway Wr. Neudorf—Guntramsdorf).

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Einführung ermässigter Ausnahme-Frachtsätze für rohe Baumwolle nach Mittelsteine und Halbstadt.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 kamen für rohe Baumwolle in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre von den Seehafenstationen Altona, Bremen, Bremerhaven/Geestemünde, Hamburg B., Harburg H. u. U. E., Stettin und Swinemünde, sowie von Brake i. Old., Elsfleth und Nordenham der Oldenburgischen Staatsbahnen nach den Stationen Mittelsteine und Halbstadt des Directionsbezirkes Breslau neue, bezw. anderweite ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Einführung des Nachtrages IV.) Am 1. Jänner 1897 erschien zum Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif der Nachtrag IV. Derselbe enthält ausser bereits bekannt gemachten Tarifänderungen neue Entfernungen für die Haltestelle Rosow und für die Verkehrsstellen Lutzig,*) Polzin,*) Redel,*) Simmatzig und Ziezeneff*) der Neubaustrecke Schivelbein—Polzin, neue Entfernungen für die Haltestellen Hennersdorf, Pürbischau, Rothfest, Thomaswaldau und Willenberg, ferner für die Stationen Bohrau-Seiffersdorf, Seckerwitz und Tschirnitz der Neubaustrecke Jauer—Rohnstock, abgeänderte Entfernungen für Bolkenhain, Kauder und Rohnstock, Ergänzungen des Ausnahmetarifes 1 (Holztarif), Aufnahme der Station Mittelsteine in den Ausnahmetarif P für rohe Baumwolle, abgeänderte Sätze dieses Ausnahmetarifes für Halbstadt, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verkaufsstellen des Tarifes zum Preise von 0·25 Mk. für das Stück zu haben.

*) Giltig vom Tage der Betriebseröffnung ab.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G. Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
396	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. und leere, gebrauchte Säcke	den Oesterr. Verbandstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (oder umgekehrt)	Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal, Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (oder umgekehrt)	Einhaltung der bestehenden Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif-Theil III, Heft 3 vom 1. December 1896 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Verschieden	Die bestehenden Frachtsätze ermässigen sich um 6 Pfennige für 100 kg		Im Kartirungswege		
397	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bełzec	Lemberg	**Aufgabe von mindestens 100 Wagen.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis 31. December 1897	Localtarif	29·6 kr. ö. W.	15·64 kr. ö. W.	13·96 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirken ist	In das Minimalquantum sind auch jene Wagenladungen einzurechnen, welche von Bełzec via Lemberg nach Tarnopol gehen
398	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt der Pos. G 24 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Friedburg-Lengau / Wien (K.E.B.) transit	Salzburg / Wien (K.E.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Wagen. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	74 kr. ö. W. / 78 kr. ö. W.	56 kr. ö. W. / 50 kr. ö. W.	18 kr. ö. W. / 28 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
399	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bruchsteine aller Art der Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zuckmantel	Ziegenhals	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Ausnahmetarif II bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Ausnahmetarif II bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg		per 100 kg			
400	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art in beliebiger Verpackung	Erdweis		a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) „ „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „ Die Frachtsätze finden Anwendung auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, ferner auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1897	Localtarif Theil II, Heft 1 der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1897), bezw. Tarif für den Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. März 1896	Kreuzer ö. W. a)	b)	Centimes a)	b)	Verschieden je nach dem Coursstande	Im Kartirungswege		
					Bregenz transit				182	122	326	195				
					Buchs transit				176	118	326	191				
					Lindau transit				182	122	326	195				
					St. Margrethen transit				184	122	331	197				
				Sachenthal	Bregenz transit				184	122	331	197				
					Buchs transit				182	122	331	195				
					Lindau transit				184	122	331	197				
					St. Margrethen transit				186	124	336	200				
401	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Standing		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897, für die Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr.		kr.		kr.	Im Kartirungswege		
					Bautsch				22·9		19·4		3·5			
					Schwansdorf				20·5		17·0		3·5			
					Tschirm				18·9		15·4		3·5			
					Wigstadtl				17·7		14·2		3·5			
					Gr.-Glockersdorf				15·3		12·3		3·0			
					Jogsdorf				13·3		10·8		2·5			
					Odrau				11·3		9·3		2·0			
					Fulnek				10·9		9·0		1·9			
					Ottendorf bei Troppau				15·7		14·0		1·7			
					Eckersdorf				19·0		17·9		1·1			
					Freihermersdorf				20·0		19·4		0·6			
					Zdounek				22·6		20·4		2·2			
					Zborowitz				24·2		21·6		2·6			
					Zistersdorf				34·9		32·8		2·1			
					Pohrlitz				32·6		30·9		1·7			
					Tobitschau				21·0		19·1		1·9			
				Wernsdorf	Wsetin				15·8		13·0		2·8			
					Rožnau				13·5		11·2		2·3			

Die Beförderung von gebranntem Kalk von Stauding nach Schwansdorf, Tschirm, Gr.-Glockersdorf, Jogsdorf und Ottendorf bei Troppau ist nur unter der Bedingung gestattet, wenn der Versender zugleich auch im Namen der Empfänger gegenüber der Versandtstation schriftlich erklärt, dass auf die Errichtung von gedeckten Räumen zum Zwecke einer etwaigen Einlagerung der Sendungen in den Empfangsstationen verzichtet wird, sowie dass die letzteren innerhalb der tarifmässigen Frist vom Wagen auf die Strassenfuhrwerke abgeladen und sofort abgeführt werden, da eine Ablagerung nicht zugestanden wird. Für einen aus diesem Anlasse erwachsenden Schaden wird eine Haftung nicht übernommen. Für Sendungen gebrannten Kalkes in ganzen Wagenladungen von Stauding nach Tobitschau, auf welche der nebenbezifferte ermässigte Frachtsatz von 19·1 kr. pro 100 kg Anwendung findet, wird eine Frachtrückvergütung auf Grundlage des Zugeständnisses, Verordnungsblatt Nr. 110 vom 26. September 1896, fortlaufende Nr. 1496, nicht geleistet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
402	Buschtěhrader Eisenbahn		Bier als Frachtgut	Krupa	Kladno (Station)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; 2. Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	17·7 kr. ö. W.	16·1 kr. ö. W.	1·6 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1898	Die Sendungen müssen direct auf die Werksbahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgebühr in Kladno von 1·6 kr. ö. W. per 100 kg wird separat berechnet. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
403	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glas der Pos. G—14 und Glaswaaren der Pos. G—20 der allgemein. Güterclassification	Neusattl (B.E.B.)	Troppau (k.k.St.B. oder K.F.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	134·2 kr.	120·0 kr.	14·2 kr.	Im Kartirungswege		
					Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.)			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	133·5 kr.				
					Bärn-Andersdorf (k.k.St.B.)					110·0 kr.				
404	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Borax	Brünn (St.E.G.)	Brüx (A.T.E.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	132·9 kr.		Im Kartirungswege		
405	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Beszterczebánya	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1897	199 Heller	179 Heller	20 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
406	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Milch als Eilgut	Frischau	Wien St.E.G.	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	80·0	75·0	5·0	Im Kartirungswege		
				Misiitz					89·0	85·6	3·4			
407	Südbahn-Gesellschaft		Holz (weiches) des Specialtarifes 2, auch über Wagenlänge; ferner Schindeln und Weinstecken	Bleiburg	Fonyód-fürdötelep	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	139	92	47	Im Kartirungswege		
				Cilli					121	79	42			
				Ehrenhausen					112	72	40			
				Faal					108	70	38			
				Feistritz					103	67	36			
				Grafenstein					152	101	51			
				Graz S.B.					130	85	45			
				Kalsdorf					125	81	44			
				Klagenfurt					156	105	51			
				Kranichsfeld					103	65	38			
				Kühnsdorf					143	97	46			
				Lebring					117	76	41			
				Leibnitz					112	74	38			
				Marburg					100	64	36			
				Marburg K.B.					103	65	38			
				Maria-Rast					108	68	40			
				Pöltschach					103	67	36			
				Pössnitz					103	66	37			
				Ponigl					112	73	39			
				Pragerhof					100	63	37			
				Prevali					134	88	46			
				Puntigam					125	83	42			
				Reifnigg-Fresen					117	76	41			
				Saldenhofen					125	81	44			
				St. Georgen					117	75	42			
				St. Lorenzen					112	73	39			
				Spielfeld					108	70	38			
				Store					117	77	40			
				Unter-Drauburg					130	85	45			
				Wildon					117	78	39			
				Windisch-Feistritz					103	65	38			
				Wuchern-Mahrenberg					121	79	42			
				und vice versa					Heller incl. ungar. Steuer		Heller			
408	Südbahn-Gesellschaft		Blau- und Grünöl	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen, bezw. bei Verwendung von Reservoirwagen das Füllen und Entleeren hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Wien und Triest und Fiume	342 Heller	228 Heller	114 Heller	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
11	Nr. 149 vom 29. December 1896	2740	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kainit aus der Posit. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	II. 1. Rücksichtlich der Strecke Kałusz—Oświęcim und der im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Auflage vom 1. Jänner 1896), Heft 1, Abschnitt A, B und D angeführten Linien		Der in der Rubrik 5 angeführte Abschnitt D hat richtig zu lauten: „C“	
12	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	117	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kartoffeln	Stationen des Abschnittes A, östlich und nördlich von Dembica	Stationen der Strecke Grybów—Zwardon, Podgórze-Płaszów—Oświęcim, Skawina—Sucha u. Alt-Sandec—Muszna-Krynica	In der Colonne 7 soll es heissen: Bis auf Widerruf, längstens bis **30. September 1897** statt: 31. September 1897	
13	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	282	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatsbahnen Südbahn-Gesellschaft Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Bresztovácz	Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Budapest-Angyalföld Budapest-Südbahn loco Köbánya-also p. u. Köbánya-felsö p. u. Köbánya-hizlada Ó-Buda-Filatorigát	Für die nebenbezeichneten Relationen hat der Refactiesatz sub b) statt „80“, richtig **„90“** Heller pro 100 kg zu lauten	
14	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	290	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	ungar. Stationen	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	In der Rubrik 14 ist in der ersten Zeile nach dem Worte „Stationen“: **„Budapest-Angyalföld“** einzuschalten	
15	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	292	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Orsova Verciorova Topletz	Budapester Bahnhöfen	In der Rubrik 5 ist bei „Budapest deli vasut“: **„loco“** beizufügen	
16	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	293	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Geflügel etc.	ungar. Stationen	Wien Staatsbahnhof, etc.	In der Rubrik 8 soll es statt „Heft 1 und 3“ richtig: **„Heft 1, 2 und 3“** lauten	
17	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	296	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Reis etc.	Budapest	österr. Stationen	In der Rubrik 5 ist das Wort: **„Angyalföld“ zu streichen**	
18	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	297	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Petroleum etc.	Orsova	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau Floridsdorf	In der Rubrik 4 ist das Wort: **„raffinirt“ zu streichen und nach dem Worte „Maschinenöl“: „Mineraltheer“** einzuschalten	
19	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	301	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	a) Budapest-Jozsefváros b) „ -nyugoti p. u. c) Wien St.E.G. od. K.F.N.B.) oder vice versa	ungar. Stationen	In der Rubrik 5 ist der Stationsname „Komarom-Ujszöny“ auf **„Komarom“** richtig zu stellen. Ausserdem ist in der Rubrik: „Zugestandener Frachtsatz“ den in den Colonnen „ad a“ und „ad b“ für die Stationen Beskid-, Körösmezö-, Vidrany-Landesgrenze und Zwardon angeführten Frachtsätzen ein * beizusetzen und in der Rubrik 14 die Notiz beizufügen: „* Diese Frachtsätze gelten nur in der Richtung **von** Budapest, nicht aber vice versa“	
20	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	306	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Fassholz	Banjaluka Vorstadt Ramici	Wien Matzleinsdorf	In der Rubrik 5 ist der Stationsname „Raminci“ auf **„Ramici“** richtig zu stellen. Ferner hat für die Relation Banjaluka Vorstadt—Wien Matzleinsdorf der zugestandene Frachtsatz (Rubrik 10) statt „326“, richtig **„226“** Heller pro 100 kg zu lauten	
21	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	310	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Budapester Bahnhöfen	In der Rubrik 5 ist nach „-nyugoti p. u.“ einzuschalten: **„-Angyalföld“**	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
1	Nr. 119 vom 17. October 1896	1593	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohle, mit Theer gebunden (ungeformte, plastische Masse), zur Erzeugung von Kohlenstiften für elektrische Beleuchtung bestimmt	Ratibor	Wien Nordbahnhof	Mit 6. Februar 1897	

Umsatz von Getreide im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg

für das Jahr 1896.

Monat	Eingelagert				Ausgelagert			
	Inländisches	Transito	Zusammen	Versicherter Werth	Inländisches	Transito	Zusammen	Versicherter Werth
	Kilogramm			ö. W. fl.	Kilogramm			ö. W. fl.
Vorrath am 1. Jänner 1896	1,097.724	42.655	1,140.379	133.848	—	—	—	—
Jänner	181.924	22.717	204.641	20.798	286.337	20.133	306.470	31.821
Februar	113.154	5.426	118.580	13.679	303.537	22.717	326.254	46.711
März	175.048	13.468	188.516	27.138	241.629	8.966	250.595	31.890
April	104.119	—	104.119	14.616	214.765	10.095	224.860	30.658
Mai	33.571	9.887	43.458	5.682	256.873	9.887	266.760	30.405
Juni	182.973	8.237	191.210	57.838	197.059	—	197.059	34.671
Juli	41 898	—	41.898	5.336	194 247	—	194.247	40.699
August	25.140	—	25.140	6.150	64.559	9.928	74.487	11.149
September	129.061	—	129.061	9.554	13.454	—	13.454	3.738
October	125.681	10.185	135.866	16.021	111.648	10.185	121 833	11.502
November	249.456	50 932	300.388	32.733	105.863	32.782	138.645	16.735
December	392.350	12.436	404.786	39.235	134.838	—	134.838	13.677
Vorrath am 1. Jänner 1897	—	—	—	—	727.290	51.250	778.540	78.972
Zusammen	2,852.099	175.943	3,028.042	382.628	2,852.099	175.943	3,028.042	382.628
Ausgefolgt	2,124.809	124.693	2,249.502	303.656				
Umsatz im Jahre 1896 (d. h. 528 Waggons)	4,976.908	300.636	5.277.544	686.284				

Umsatz von Spiritus im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg

für das Jahr 1896.

Monat	Eingelagert		Ausgelagert	
	Hektolitergrade	Versicherter Werth	Hektolitergrade	Versicherter Werth
Stand am 1. Jänner 1896	155.818	24.904	—	—
Jänner	—	—	—	—
Februar	24.301	3.159	—	—
März	90.960	11.825	—	—
April	15.113	1.965	—	—
Mai	38.457	4.999	—	—
Juni	14.557	1.892	10.100	1.313
Juli	32 949	4.283	11.000	1.433
August	11.138	1.448	38.603	5.301
September	22.747	2.957	38.398	5.737
October	42.806	5.566	77.081	10.661
November	—	—	—	—
December	—	—	—	—
Stand am 1. Jänner 1897	–	—	273.664	38.553
Zusammen	448.846	62.998	448.846	62.998
Ausgefolgt	175.182	24.445		
Umsatz im Jahre 1896 (d. h. 62 Waggons)	621.028	87.443		

Umsatz der Lagerscheine und Warrants im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg

für das Jahr 1896.

Monat	Ausgestellt						Eingezogen					
	Getreide			Spiritus			Getreide			Spiritus		
	Stück	Kilogr.	Versichert. Werth	Stück	Hektoliter-grade	Versichert. Werth	Stück	Kilogr.	Versichert. Werth	Stück	Hektoliter-grade	Versichert. Werth
Stand am 1. Jänner 1896	40	373.896	28.035	9	86.136	13.783	—	—	—	—	—	—
Jänner	13	130.362	10 650	—	—	—	12	120.396	8.475	—	—	—
Februar	7	65.106	4.676	—	—	—	16	153.239	11.185	—	—	—
März	3	32.855	2.588	—	—	—	10	98.940	7.200	—	—	—
April	3	30.212	1.900	—	—	—	13	127.103	10.400	—	—	—
Mai	2	11 069	1.410	—	—	—	10	80.616	6.545	—	—	—
Juni	—	–	—	–	—	—	5	50.902	3.816	—	—	—
Juli	–	—	—	1	8.000	1.262	2	21.604	1.638	—	—	—
August	—	–	—	—	—	—	—	—	—	1	8.000	1.262
September	—	–	—	6	94.445	14 789	—	—	—	10	132.114	21.142
October	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
November	4	35.125	3 320	—	—	—	—	—	—	—	—	–
December	16	165.997	17.959	–	—	–	—	—	—	—	—	—
Stand am 1. Jänner 1897	–	—	—	—	—	—	20	201.122	21.279	5	48.467	7.430
Zusammen	88	844.922	70.538	16	188.581	29.834	88	844.922	70.538	16	188.581	29.834
Eingezogen	68	643.800	49.259	11	140.114	22.404						
Umsatz im Jahre 1896 (d. h. 183 Stück Warrants)	156	1,488.722	119.797	27	328.695	52.238						

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. Wien, 26. Jänner 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. Jänner 1897, Z. 957/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Note vom 8. Jänner 1897 ist im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, die am 16. December 1896 eröffnete Theilstrecke Bakony-Szt. László-Veszprém und Veszprém-Veszprémváros der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat hievon, gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entsprechende Vormerkung genommen. Eine Aenderung in der Liste ist nicht erforderlich, da die Localbahn Györ-Veszprém-Dombovár in derselben unter p² der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Linien bereits eingetragen ist. Mit Rücksicht hierauf ist auch der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecke in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Hievon wurden, gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens, die betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben des genannten Centralamtes vom 19. Jänner 1897 in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 21. Jänner 1897.

Kundmachung des k. k. Statthalters vom 5. November 1896, Z. 176.774, womit auf Grund des Erlasses des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. September 1896, Z. 30.374, das zwischen der Staatsverwaltung und dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen vereinbarte Statut für die Commission zur Durchführung der Moldau- und Elbe-Canalisirung in Böhmen verlautbart wird.*)

§ 1.

Zur Berathung und Beschlussfassung über sämmtliche mit der Ausführung des Projectes der Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in der Strecke von Prag bis Aussig verbundenen technischen, administrativen und finanziellen Geschäfte wird eine aus Vertretern der Regierung und des Landesausschusses des Königreiches Böhmen zusammengesetzte Commission berufen, welche den Namen: „Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen“ führt und ihren Sitz in Prag hat.

In Absicht auf die Erhaltung der canalisirten Flussstrecke wird diese Commission nebst den eigentlichen Arbeiten der Flusscanalisirung auch die zur Hintanhaltung der Geschiebezufuhr an den Gehängen und in den Seitenzuflüssen des in Betracht kommenden Flussgebietes erforderlichen Massnahmen sich angelegen sein lassen.

*) Enthalten unter Nr. 77 des XXXI. Stückes des Landesgesetzblattes für das Königreich Böhmen vom Jahre 1896.

Dem Ministerium des Innern bleibt es vorbehalten, im Einvernehmen mit dem Landesausschusse den Wirkungskreis vorgenannter Commission auch auf andere Schiffahrtsanlagen in Böhmen zu erstrecken.

§ 2.

Aufgabe dieser Commission wird es insbesonders sein, die jährlichen Bauprogramme nach Massgabe der hiefür bewilligten Credite festzusetzen, für die Ausarbeitung der Detailpläne der Wasserbauwerke Sorge zu tragen und dieselben zu genehmigen, die Bauarbeiten an Unternehmer zu vergeben und die bezüglichen Verträge abzuschliessen, die vertragsmässige Ausführung dieser Arbeiten durch das ihr zur Verfügung stehende technische Personale zu leiten, bezw. zu überwachen, endlich die Collaudirung der ausgeführten Bauten vorzunehmen.

Desgleichen steht der Commission weiters die Gebahrung mit den ihr zur Verfügung gestellten Geldmitteln zu.

§ 3.

Die Commission hat unter dem Vorsitze des Statthalters oder des Seitens des Ministeriums des Innern ernannten Stellvertreters aus je vier von der Regierung und dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen gewählten Vertretern zu bestehen.

Unter den von der Regierung ernannten Mitgliedern befindet sich je ein Vertreter des Ministeriums des Innern und des Handelsministeriums.

Für jede der beiden Gruppen sind behufs Vertretung der am Erscheinen verhinderten Commissionsmitglieder je zwei Ersatzmänner zu bestimmen, welche am Sitze der Commission ihren Dienstort, bezw. ständigen Wohnort haben.

Ausser diesen ständigen und stimmberechtigten Mitgliedern können von der Commission hervorragende Fachleute auf dem Gebiete der Wasserbautechnik, der Schiff- und Flossfahrt, der Forsttechnik, des Meliorationswesens und der Fischzucht den Berathungen der Commission dauernd oder von Fall zu Fall mit berathender Stimme beigezogen werden.

§ 4.

Die Commission versammelt sich über Einberufung des Vorsitzenden, welcher die der Berathung und Beschlussfassung zu unterziehenden Gegenstände festsetzt, mindestens dreimal im Jahre.

Die der Berathung und Beschlussfassung zu unterziehenden Gegenstände sind von den Referenten derart vorzubereiten, dass den betheiligten Commissionsmitgliedern die Gelegenheit gegeben ist, noch vor der Berathung die allenfalls erforderlichen näheren Informationen einzuholen.

§ 5.

Bei Abstimmungen haben die aus den stimmberechtigten Vertretern der Regierung einerseits und jenen des Landesausschusses andererseits bestehenden Gruppen nur je eine Stimme abzugeben.

Zur Giltigkeit eines Beschlusses ist die Einladung sämmtlicher Mitglieder der beiden Gruppen eventuell deren Ersatzmänner und mit Ausschluss des Vorsitzenden oder dessen Stellvertreters die Anwesenheit von wenigstens je drei Mitgliedern dieser Gruppen erforderlich.

§ 6.

Ein bindender Beschluss ist dann als zu Stande gekommen zu betrachten, wenn die Voten beider Gruppen übereinstimmen.

Wird eine Uebereinstimmung der beiden Gruppen, bezw. ein Majoritätsbeschluss der Mitglieder der einen oder der anderen Gruppe nicht erzielt, so ist die Schlussfassung der betheiligten Ministerien einzuholen; dieser Schlussfassung hat die Anhörung des Landesausschusses voranzugehen.

Die ministerielle Schlussfassung ist auch dann einzuholen, wenn der Vertreter eines Ministeriums gegen einen zum Beschlusse erhobenen Antrag gestimmt hat, und dieser oder unter gleicher Voraussetzung auch die Vertreter des Landesausschusses eine solche Entscheidung verlangen.

§ 7.

Ueber jede Sitzung der Commission ist ein Protokoll zu verfassen, welches in Abschrift sämmtlichen Commissionsmitgliedern mitzutheilen ist.

§ 8.

Alle wesentlichen Angelegenheiten, insbesonders solche technischer Natur, für welche eventuell auch eine Localbesichtigung erforderlich ist, müssen der Vorberathung in einem von der Commission eingesetzten Comité unterzogen werden.

Diesem Comité, in welches je zwei Mitglieder der beiden Gruppen zu entsenden sind und welches über Berufung des Vorsitzenden zusammentritt, obliegt die Erstattung von Berichten und Anträgen in der nächsten Plenarsitzung der Commission.

§ 9.

Bei Gefahr am Verzuge ist der Vorsitzende berechtigt, die von diesem Comité beschlossene Verfügung in Vollzug zu setzen. Hiebei ist gleichzeitig dem Ministerium des Innern Bericht zu erstatten und der Commission in deren nächster Plenarsitzung Mittheilung zu machen.

§ 10.

Die Commission beschliesst über die Organisirung ihres inneren Dienstes, erlässt die Dienstesinstructionen für das ausübende Personale, und setzt innerhalb der vorstehenden Bestimmungen ihre eigene Geschäftsordnung fest.

Der k. k. Statthalter:

Carl Graf Coudenhove m. p.

Kundmachung des k. k. Statthalters für Böhmen vom 27. November 1896, ad Z. 187.061, über die Zusammensetzung der nach § 3 des Statutes (Landesgesetzblatt vom Jahre 1896, Nr. 77) gebildeten Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen und des nach § 8 der Statuten eingesetzten Comité.*)

Vorsitzender der Commission:

Der k. k. Statthalter Carl Graf Coudenhove.

Stellvertreter:

Der k. k. Statthalterei-Vicepräsident Josef Stummer.

Von der Regierung gewählte Mitglieder:

K. k. Ministerialrath und Vorstand des Departements für Wasserbauten im Ministerium des Innern Ignaz Schrey,

k. k. Sectionsrath im Handelsministerium Max von Zerboni-Sposetti,

k. k. Hofrath und Vorstand des Strassen- und Wasserbau-Departements der Statthalterei Carl Edler von Scheiner, und

k. k. Bezirkshauptmann und Vorstand des Statthalterei-Departements für wasserrechtliche Angelegenheiten Johann Filip.

Ersatzmänner:

K. k. Baurath Anton Rytiř und

k. k. Statthaltereisecretär Carl Svátek.

Von dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen gewählte Mitglieder:

Landesausschussbeisitzer und Oberstlandmarschall-Stellvertreter Julius Lippert,

Reichs- und Landtagsabgeordneter Dr. Victor Russ,

Reichs- und Landtagsabgeordneter, Civilingenieur Johann Kaftan, und

Baurath und Vorstand der Wasserbauabtheilung des Landesausschusses Heinrich Freiherr von Spens-Booden.

Ersatzmänner:

JUDr. Johann Kiemann, Advocat in Prag, und

Johann Jirsik, Oberingenieur des Landesausschusses.

Vorsitzender des Comité:

Der k. k. Statthalter Carl Graf Coudenhove.

Stellvertreter:

K. k. Statthalterei-Vicepräsident Josef Stummer.

Von den Regierungsvertretern gewählte Mitglieder:

K. k. Hofrath Carl Edler von Scheiner und

k. k. Bezirkshauptmann Johann Filip.

Von den Vertretern des Landesausschusses gewählte Mitglieder:

Reichs- und Landtagsabgeordneter Johann Kaftan und

Landesbaurath Heinrich Freiherr von Spens-Booden.

Der k. k. Statthalter:
Carl Graf Coudenhove m. p.

Kundmachung des k. k. Statthalters für Böhmen vom 12. December 1896, Z. 14.743 präs., betreffend die dem Unternehmen zur Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in der Strecke von Prag bis Aussig in Böhmen zugestandenen Stempel- und Gebührenbefreiungen.)**

Das hohe k. k. Finanzministerium hat dem Unternehmen zur Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in der Strecke von Prag bis Aussig in Böhmen auf Grund des letzten Alinea des § 11 des Gesetzes vom 30. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 116, die in den Absätzen 1 und 2 des gedachten Paragraphen vorgesehenen Stempel- und Gebührenbefreiungen zugestanden.

Hievon geschieht in Folge des Erlasses des hohen k. k. Finanzministeriums vom 7. December 1896, Z. 59.236, die Verlautbarung.

Der k. k. Statthalter:
Carl Graf Coudenhove m. p.

*) Enthalten unter Nr. 83 des XXXIII. Stückes des Landesgesetzblattes für das Königreich Böhmen vom Jahre 1896.
**) Enthalten unter Nr. 85 des XXXIV. Stückes des Landesgesetzblattes für das Königreich Böhmen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 568. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. Jänner wurde der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlage betreffend den Bau der Bahnlinie Stryj—Chodorów in Berathung genommen. (Berichterstatter Abg. v. Henzel.)

Hiezu waren in der Generaldebatte zum Worte gemeldet, und zwar contra: die Abgeordneten Dr. Ritter v. Kraus und Dr. Vašatý.

Abg. Dr. Ritter v. Kraus verwies auf die vom Ausschusse an der Regierungsvorlage vorgenommene Abänderung. Während in der Regierungsvorlage der Beitrag der Interessenten noch mit 500.000 fl. bestimmt war, wurde eine bestimmte Ziffer in den Ausschussantrag nicht aufgenommen. Theoretisch bleiben die Interessentenbeiträge auch im Ausschussantrage stehen; praktisch aber werde dieser Bahnbau ohne solche Beiträge erfolgen.

Abg. Dr. Vašatý führte aus, dass die beantragte Bahn kein Erträgniss liefern werde.

Berichterstatter Abg. v. Henzel gab dem Abgeordneten Dr. Ritter v. Kraus Aufklärungen über die gegenüber der Re-

gierungsvorlage vorgenommene Aenderung, welche deshalb erfolgte, weil der galizische Landtag diesbezüglich erst beschliessen müsse.

Das Gesetz wurde sodann in zweiter und dritter Lesung unverändert angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Donauuferbahn: Herstellung einer Geleiseanlage durch die Firma Max Walberg in Wien: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des von der Firma Max Walberg in Wien an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien gestellten Ansuchens, die zunächst der Kaiser Franz Josef-Brücke gelegenen Parcellen, welche die genannte Firma von der Donauregulirungs-Commission käuflich erwirbt, durch eine Geleiseanlage mit der Donauuferbahn, bezw. mit dem Rangirbahnhofe Wien-Brigittenau zu verbinden, für den 4. Februar anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthalterei-Concipist Dr. Richard Borkowski bestimmt. [E.-M.-Z. 421/IV.]

Steyrthalbahn. (Anbringung von beleuchtbaren Signalkörpern an Wechseln in der Station Pergern.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Anbringung von beleuchtbaren Signalkörpern an den Wechseln Nr. 1, 3, 9 und 10 in der Anschlussstation Pergern genehmigt. [E.-M.-Z. 10.201/IV ex 1896.]

Projectirte Localbahn Böhm.-Brod — Mochov. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 6. und 7. October 1896 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der normalspurigen Localbahn von der Station Böhm.-Brod der Linie Wien—Bodenbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Mochov und zum Anschlusse an die gegenwärtig nur für den Güterverkehr bestimmte Localbahn Celakowitz-Mochov der vorgenannten Bahngesellschaft hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 13.528/I ex 1896.]

Bergwerksbahnen 1. Littitz-Nürschan mit den Flügeln zum Maria-, Max Carl- und Sulkow-Schacht, 2. Nürschan-Sylvia-Schacht, Nürschan-Humboldt-Ziegler-Schacht, und 3. Staab (bezw. Wächterhaus Nr. 109 der Böhmischen Westbahn) - Austria - Bajer - Schacht. (Bauherstellungen anlässlich der Einführung des Secundärbetriebes.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat den Bauconsens für die Herstellungen anlässlich der Einführung des Secundärbetriebes auf den Bergwerksbahnen

1. Littitz-Nürschan mit den Flügeln zum Maria-, Max Carl- und Sulkow-Schacht,
2. Nürschan-Sylvia-Schacht, Nürschan-Humboldt-Ziegler-Schacht und
3. Staab (bezw. Wächterhaus Nr. 109 der Böhmischen Westbahn)-Austria-Bajer-Schacht

am 28. October 1896 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.750/IV ex 1896.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches (Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend den Bau der Ungarischen Nordwestbahn.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 156 vom 27. December 1896 verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend den Bau der projectirten Ungarischen Nordwestbahn, das ist der Linien

a) Nyitra (Neutra)—, bezw. Sarluska-Üzbégh (nächst Nyitra)—Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt)—Nádos—Jablonicz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1894, Vorconcession Post 5),

b) Nagy-Szombat (Tyrnau) — Jablonicz — Kutti — Egbell—Broszkó—ungar.-mährische Landesgrenze nächst Lundenburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1893, Vorconcession Post 5) zum Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Kosten sind insgesammt mit fl. 5,500.000 festgestellt, von welchen die Bahngesellschaft fl. 4,650.000 belasten. Von diesem Betrage sind fl. 267.500 zur Anschaffung von Betriebsmitteln und fl. 59.000 zur Bildung eines Reservefonds zu verwenden. Das Capital ist durch Ausgabe von fl. 1,627.000 in Stammactien und fl. 3,022.500 in Prioritätsactien aufzubringen. Das Postärar gewährt für die unentgeltliche Beförderung der Post ein Jahrespauschale von fl. 10.000, für welches fl. 200.000 in Stammactien dem Postärar zu übergeben sind. Der Staat gibt ausserdem durch 50 Jahre eine jährliche Unterstützung von fl. 5000, für welche fl. 100.000 in Stammactien an den Staat zu überantworten sind. Den Betrieb der Bahn wird die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führen. — Dem Motivenberichte zufolge geht die Bahn von der Station Sarluska-Üzbégh der Neutraer Linie der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus und führt bis zur Station Galgócz-Lipótvár; andererseits geht die zweite Linie von der Station Tyrnau aus und führt durch die Station Kutti der Marchthalbahn bis an die Landesgrenze, wo der Anschluss an die Lundenburger Linie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bewerkstelligt wird. Die Linie Neutra—Galgócz hat nicht nur locales Interesse, sondern ist ein verbindendes Glied im Netze der Ungarischen Staatsbahnen, sie hat demnach vom Standpunkte des allgemeinen Verkehres, als auch aus strategischem Gesichtspunkte Bedeutung. Aus diesem Grunde hat es das Ministerium auch für zweckmässig erachtet, die Umgestaltung der Theilstrecke Neutra—Sarluska-Üzbégh in eine Bahn ersten Ranges auf sich zu nehmen und die Vicinalbahn Sarluska-Galgócz ebenfalls als Bahn ersten Ranges erbauen zu lassen, damit für den auf die Waagthalbahnlinie gerichteten Verkehr Neutra-Galgócz eine Bahnverbindung ersten Ranges zur Verfügung stehe. Bei dieser Lösung belasten den Staat die Kosten des Umbaues der Strecke Neutra—Sarluska, sowie die Mehrkosten, welche für den Concessionär dadurch entstehen, dass die Linie Sarluska—Galgócz ebenfalls als Bahn ersten und nicht zweiten Ranges erbaut wird. Der Staat wird im Ganzen fl. 850.000 beizutragen haben, und hat der Minister die Vereinbarung getroffen, dass den Ungarischen Staatsbahnen der ganze Transitverkehr vorbehalten bleibt, und dass der Bahn selbst nur derjenige Verkehr bis zu den vollen Tarifantheilen gebührt, für welchen ihre Richtung tarifbildend ist. Für jene Verkehre, in welchen sie eine Wegabkürzung bildet, erhält dieselbe 2·5 kr. per 100 kg für die Benützung der Linie. Auf den Linien Neutra—Sarluska—Galgócz und Tyrnau—Kutti sind 12 neue Stationen und 30 Wächterhäuser zu errichten, und ist die Bahn binnen zweieinhalb Jahren auszubauen und dem Verkehre zu übergeben. Die projectirte Ungarische Nordwestbahn Nyitra-Kutti-Landesgrenze, ein Glied der ursprünglich projectirten nordungarischen Transversalbahn Léva-Verebely-Nyitra-Kutti (Egbell) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56, 63, 66, 81 und 94 ex 1894], wird vorläufig von Nyitra aus die Staatsbahnlinien Tótmegyer—Nagy-Bélicz — Privigye-Bajmocz (Neutrathalbahn), Galantha—Galgócz-Lipótvár (Waagthalbahn)—Zsolna, Pozsony (Pressburg)—Nagy-Szombat, (Pozsony—) Dévény-Ujfalu (Theben-Neudorf) — Szakolcz (Skalitz [Marchthalbahn]) unter einander und diese mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; ferner nach Ausbau der transversalen östlichen Fortsetzung von Nyitra aus bis Verebely auch mit der Linie Nagy-Surány—Aranyos-Maróth, von Verebely aus in Léva mit der Linie Párkány-Nána—Csata—Léva—Garam-Berzencze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1895, Vorconcession Post 6), von Léva aus über die 33 km lange Radialstrecke Csata—Léva in der Station Csata auch mit der in transversaler Richtung führenden Eipelthalbahn Csata—Balassa-Gyarmat und weiterhin mit den Nógráder Comitatsbahnen Balassa-Gyarmat—Aszód und Balassa-Gyarmat—Losoncz, somit sieben gegen Norden führende Radialbahnen verbinden und derart eine die gesammten Gebiete des nordwestlichen Ungarns durchschneidende Parallellinie zur Hauptlinie Marchegg—Budapest bilden.

Fehér (Weissenburg)-Tolnaer Localbahnen. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes der Theilstrecke Adony-Szabolcs—Paks.) Nachdem das Resultat der unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Andor Bartos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden abgehaltenen technisch-polizeilichen Begehung der Theilstrecke Adony-Szabolcs—Duna-Földvár—Paks der Hauptlinie der Fehér und Tolnaer Comitats-Localbahnen Székesfehérvár—Paks (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1896) ein günstiges war, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher seit Ende December 1896 nunmehr im Bereiche dieser parallel zur Donau führenden Strecke aufgenommen ist. Die Stationen Adony-Szabolcs und Paks sind für den Donau-Umschlagverkehr eingerichtet, um den Transitverkehr mit den rechts der Donau gelegenen Gebieten des westlichen Mittelungarn (Transdanubien) zu vermitteln. Die Ausführung des von der Firma Hermann Schwarz de Zimony & Söhne ausgeführten Baues war innerhalb einiger Sectionen mit grösseren Schwierigkeiten verbunden, da einzelne Theilstrecken derselben

in das zu diesem Behufe abgedämmte alte Donaubett fielen und auch mehrere bis zum Donauufer abfallende Gebirgsausläufe abgetragen und mit Schutzmauern gegen Abrutschungen versichert werden mussten.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Ernennung des General-Inspectors Rindskopf.) Der Directionsrath der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ernannte den bisherigen Chef der commerziellen Section, Oberinspector Philipp Rindskopf, zum General-Inspector.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Vollendung des Baues einer zweiten Central-Stromerzeugungsstation.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat ausser der in Buda (Ofen) erbauten und bereits im Betriebe stehenden Central-Stromerzeugungsstation für 1800 HP eine zweite in Pest für 3400 HP eingerichtete Station erbaut, deren maschinelle Einrichtung am 2. Jänner begonnen wurde. Bis Frühjahr, zu welchem Zeitpunkte der Pferdebetrieb nahezu vollständig durch Elektricität ersetzt sein wird, verfügt sodann die Unternehmung über elektrische Ströme im Ausmasse von 5200 HP.

Strassenbahnverkehr in Budapest. (Einführung eines wechselseitigen Umsteigeverkehres zwischen den Linien der Strassenbahn-Gesellschaft und jenen der Stadtbahn.) Die Directionen der Strassenbahn-Gesellschaft und der Stadtbahn haben vorbehaltlich der behördlichen Genehmigung einen Vertrag abgeschlossen, demzufolge Karten zur Ausgabe gelangen werden, welche den Umsteigeverkehr im Bereiche der Linien der beiderseitigen Betriebsnetze vermitteln werden. Des ferneren wurden gleichfalls zwischen den genannten Gesellschaften Vereinbarungen zur wechselseitigen péagemässigen Benützung einzelner Strecken getroffen.

Budapester Industriebahn für den Transport von Kehricht und Abfällen. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 30. December 1896 fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stetina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung des neu erbauten Verladebahnhofes der Budapest—Szent-Lörinczer Industriebahn für den Transport von Strassenkehricht, Abfällen und Fäcalstoffen statt. Der Zweck der Commission war nicht nur der der Begutachtung der technischen Bauausführung der Superädificate und Geleiseanlagen, sondern auch der der sanitätspolizeilichen Vorschriften Rechnung tragenden Einrichtungen und der Verladungsmethode.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft. (Betriebsergebnisse des Jahres 1896 und Arbeitsprogramm für das Jahr 1897.) Die Budapester Stadtbahn hat im Laufe des Betriebsjahres 1896 rund 22 Millionen Personen (gegen 17·2 Millionen 1895) befördert und 1,690.000 fl. (+ 370.000 gegen 1895) vereinnahmt. Der Betrieb wurde während der Millenniums-Ausstellung bis 1 Uhr nach Mitternacht aufrecht erhalten, wodurch der Gesellschaft durch Vermehrung des Verkehrspersonals nicht unbedeutende Opfer auferlegt wurden. Die Linie nach dem neuen Volkswäldchen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1896) wurde ausgebaut und in Betrieb genommen. Die Friedhoflinie wird im Frühjahre bis zum Hauptportale des israelitischen Friedhofes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1896) verlängert, wird auch vom Ligettér bis zum Kápolnatér (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1896) weitergeführt werden; es wurden auch die Pläne für den Bau des zweiten Geleises auf dem äusseren Theile der Friedhöfe den Behörden unterbreitet. Hiedurch soll erreicht werden, dass der Dampfbetrieb, welcher nur während des starken Friedhofbesuches in den ersten Novembertagen functionirte, vollkommen aufgelassen werden könne. Der Bau der Quailinie vom Boráros-platze bis zum Petöfiplatze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1896) wird zu Beginn des Frühjahres in Angriff genommen werden. Der Wagenpark wurde durch Beschaffung von 20 Stück Winterkasten- und 10 Stück grossen Drehgestellwagen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98 ex 1896) abermals vermehrt. Mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft wurde ein Péagevertrag abgeschlossen, wonach die Wagen der Barossgassenlinie unter Benützung der Geleise der Strassenbahn-Gesellschaft am Calvinplatze und dem Zollamtsringe auf die Quailinie geführt werden können, wodurch die Barossgassenlinie einen neuen Endpunkt am Petöfiplatze gewinnen wird. Ferner wurde ein Uebereinkommen mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft getroffen, wonach dieselbe ihre Geleise vom Leopoldringe bis auf die Ringstrasse gegenüber dem Westbahnhofe verlängert und so in unmittelbare Nähe an die Ringstrassenlinie herankommt. Hiedurch wird eine intensive Verbindung zwischen der Ringstrassenlinie und den Ofner Linien nach dem Schwabenberge, Auwinkel einerseits, nach dem Lukas-, Kaiserbad und Altofen andererseits installirt. Im Vereine mit der Budapester Strassenbahn - Gesellschaft wurde der hauptstädtischen Behörde eine Eingabe unterbreitet, in welcher die beiden Gesellschaften sich bereit erklärten, den Umsteigedienst zwischen ihren Linien ins Leben treten zu lassen. Nachdem die behördlichen Bewilligungen zur Aufnahme eines vierpercentigen Prioritätsanlehens per eine Million Gulden ertheilt wurden, wurde dieses Anlehen unter günstigen Modalitäten entrirt.

— (Ertheilung der Concession zum Bau der neuen Linie bis zum israelitischen Friedhofe nächst Kerepes und Einführung des elektrischen Betriebes.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Interesse der Beschleunigung der diesbezüglichen Projectsausführung der Direction der Budapester Stadtbahn, und zwar ohne vorhergehende Concessionsverhandlungen, die Concession zum Baue und Betriebe der ihr Eigenthum bildenden Strassenbahn vom Centralfriedhofe nächst Kerepes bis zum israelitischen Friedhofe ertheilt und die von der Gesellschaft vorgelegten Pläne im Sinne des Berichtes der politisch-administrativen Begehungscommission (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1896) im Principe gutgeheissen. Die Gesellschaft beabsichtigt, bereits im kommenden Frühjahre die ganze Linie mit Anwendung der Oberleitung auf elektrischen Betrieb einzurichten, und zwar ohne hiedurch den Weiterbetrieb mit Dampfkraft-Locomotiven während des Umbaues zu beeinträchtigen.

— (Placirung des Prioritäts-Anlehens erster Emission.) Die Anglo-österr. Bank hat die von der Budapester elektrischen Stadtbahn emittirten vierpercentigen Prioritäten im Betrage von einer Million Gulden fix erworben und beabsichtigt, dieselben im Wege des freihändigen Verkaufes zu begeben. Es ist das die erste Prioritäten-Emission der Budapester Stadtbahn. Dieselbe hatte bisher nur Actien ausgegeben, die im Ganzen einen Capitalsbetrag von fünf Millionen Gulden ausmachen. Zu dem Actiencapital tritt nun eine Prioritätenschuld von einer Million Gulden.

Garantirte ungarische Eisenbahnen. (Inanspruchnahme von Garantievorschüssen.) Die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und die Kaschau-Oderberger Bahn nehmen für den am 1. Jänner fällig gewordenen Coupon der Actien und Prioritäten, sowie für Einlösung der verlosten Prioritätsobligationen, die auf Silber lauten, einen Garantievorschuss nicht in Anspruch. Die bisherigen Betriebsüberschüsse genügen zur Deckung des Erfordernisses. Dagegen erhält die Fünfkirchen-Barcser Bahn zur Deckung des am 1. Jänner fällig gewordenen, in Gold zahlbaren Coupons ihres Antheils am Eisenbahn-Investitionsanlehen fl. 7567.12½ in Gold, und wurden für die Kaschau-Oderberger Bahn fl. 338.530·02 in Gold zur Bezahlung des am genannten Tage einzulösenden Goldcoupons flüssig gemacht.

Torontáler Comitatsbahnen. (Beschaffung gedeckter Güterwagen.) Die Direction der Torontáler Comitatsbahnen hat zur Ergänzung ihres rollenden Materials 50 gedeckte Güterwagen, und zwar 25 Stück mit und 25 Stück ohne Bremse, angeschafft, von welch' letzteren 20 Stück zur Verladung „alla rinfusa" eingerichtet sein werden.

Ungarische Localeisenbahn - Actiengesellschaft. (Geschäftsumfang im Betriebsjahre 1896.) Die Direction der Ungarischen Localeisenbahn-Actiengesellschaft beschränkte sich im Jahre 1896 darauf, die im Vorjahre entrirten Geschäfte zur Durchführung zu bringen, und sind auch mit Schluss des Jahres 1896 sämmtliche im Baue gestandenen Bahnen, und zwar:

1. Kecskemét—Tisza-Ugh, 30 km;
2. Karczag—Tisza-Füred, 46 km;
3. Pápa-Csorna, 41 km;
4. Weissenburger und Tolnaer Comitatsbahnen, 101 km;
5. Temesvár-Buziás, 37 km;
6. die Rothenthurmpasslinie, 130 km,

insgesammt 385 km, bis auf die Rothenthurmpasslinie in Betrieb gebracht worden, welche letztere erst 1897 eröffnet werden wird. Die neuen vierpercentigen Obligationen der Gesellschaft wurden in diesem Jahre in Deutschland zur Emission gebracht, und wird die Gesellschaft nach gänzlicher Ablieferung ihrer Obligationen an das Syndicat wieder in die Entrirung neuer Geschäfte eingehen.

Franz Josef-Untergrundbahn in Budapest. (Betriebsergebnisse im Jahre 1896.) Der Betrieb der am 2. Mai 1896 dem Verkehre übergebenen Franz Josef-Untergrundbahn wickelte sich während der acht Monate des Jahres in ordnungsmässiger Weise ab, und haben die Signalisirungseinrichtungen sich als

zweckmässig und vollkommen betriebssicher erwiesen. Es wurden vom 2. Mai bis Ende December 1896 circa 3,150.000 Personen befördert und circa 315.000 fl. vereinnahmt.

Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen. (Geschäftsumfang im Betriebsjahre 1896.) Die durch die Ungarische Allgemeine Creditbank im Juni 1895 ins Leben gerufene Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1895) hat im Laufe des Betriebsjahres 1896 die elektrische Stadtbahn in Pressburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1896), ferner die Dampftramway in Klausenburg, sowie die im Baue begriffene elektrische Stadtbahn in Miskolcz erworben.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate November 1896.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate November 1896 vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	7
	in Stationen	22
Zusammenstösse	auf freier Bahn	4
	in Stationen	21
sonstige Betriebsunfälle		197
	zusammen	251

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	8	27
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	48	114
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	2	3
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	19	9
zusammen	77	153

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen		
in Berlin	1	2
„ Bromberg	1	—
„ Cassel	1	1
„ Köln a. Rh.	1	—
„ Frankfurt a. M.	—	1
„ Hannover	2	—
„ Kattowitz	1	—
„ Königsberg i. Pr.	—	2
„ Magdeburg	—	4
„ Münster	—	1
„ St. Johann-Saarbrücken	—	1
Königlich Sächsische Staatseisenbahnen	1	15
wie vor	8	27

Bei den Betriebsunfällen wurden
59 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
160 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 37.012 km . . . 240 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2120 km . . . 11 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	154	112
bei den Privatbahnen	193	93

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Elberfeld und in Berlin und die grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen,
bei den Privatbahnen
die Braunschweigische Landeseisenbahn, die Ostpreussische Südbahn und die Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Nistiz nach Guhrau.) Der Vereinigten Eisenbahnbau- und -Betriebsgesellschaft in Berlin ist die Erlaubniss ertheilt worden, die allgemeinen Vorarbeiten, welche sie im Auftrage eines Comité für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Kotzenau über Polkwitz, Raudten und Köben a. Oder nach Herrnstadt ausführt, auch auf eine vollspurige Abzweigungslinie von Nistiz über Züchen nach Guhrau auszudehnen.

Bayern. (Eisenbahn-Neubau im Verwaltungsjahre 1895.) Dem statistischen Berichte über den Betrieb der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1895 entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." über den Eisenbahn-Neubau Folgendes:

Hauptbahnen: Die Detailprojectirung für die Verlegung der zwischen Doos und der München-Nürnberger Bahn südlich des Dorfes Grossreuth b. Schw. gelegenen 5 km langen Strecke der Umgehungsbahn Fürth-Dutzendteich wurde endgiltig vollendet. Das Project für den anlässlich der Einführung der doppelgeleisigen Verbindungsbahn Dutzendteich-Nürnberg Ostbahnhof in letzteren Bahnhof zu bethätigenden Umbau einschliesslich der hiemit zusammenhängenden Weg-Unter- und Ueberführungen wurde generell behandelt.

Localbahnen: Die generellen Projecte wurden vollendet für folgende Strecken: Schwabing—München Ostbahnhof, Mering—Hofhegnenberg—Egling (Variante der bereits früher projectirten Linie Mering—Weilheim), Marquartstein—Oberwessen (Fortsetzung der Localbahn Uebersee-Marquartstein), Landshut—Pfeffenhausen—Rottenburg, Vohenstrauss—Waidhaus (Fortsetzung der Localbahn Neustadt a. W.-Vohenstrauss), Haidhof—Teublitz—Burglengenfeld, Kronach—Nordhalben, Bayreuth—Thurnau, Kulmbach—Thurnau—Kasendorf, Bamberg—Schesslitz, Miltenberg—Stadtprozelten, Mellrichstadt—Ostheim—Fladungen, Rottershausen—Stadtlauringen, Nördlingen—Wemding, Mertingen—Wertingen, Flügelbahn zum südwestlichen Ende von Weissenstadt der früher projectirten Kirchenlamitz-Weissenstadt und Erweiterung der Augsburger Localbahn.

Für die Strecke Endorf—Obing wurden nivellatorische Recognoscirungen vorgenommen und ein generelles Project ausgearbeitet.

Ausser der bereits früher in technischer Untersuchnng gestandenen Linie Kitzingen—Marksteft befinden sich noch in genereller Bearbeitung die Linien: Stadtprozelten—Kreuzwertheim (Fortsetzung der projectirten Localbahn Miltenberg-Stadtprozelten), Waldkirchen—Breitenberg—Wegscheid, Fischhaus—Hauzenberg—Wegscheid und Augsburg—Haunstetten.

Für die bereits im Vorjahre in eigentlicher Projectirung gestandenen Linien Wolnzach—Mainburg, Straubing—Konzell, Neuenmarkt—Berneck—Goldmühl, Breitengüssbach—Maroldsweisach und Mühldorf—Burghausen kam die Detailprojectirung vollständig zur Durchführung.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Triest nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2744 Tonnen Gehalt ist am 21. October 1896 mit 125 Passagieren und 1802 Gewichtstonnen Ladung (darunter 279 Tonnen Zucker) nationaler Provenienz nebst 13.505 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 121 Colli Esswaaren, 10 Colli Mineralwasser, 5 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Bier, 2 Colli chemische Producte, 65 Colli Zucker, 17 Colli Möbel, 6 Colli Glaswaaren, 32 Colli Spiritus, 6588 Stück Staffeln, 60 Masten, 107 Stück Balken, 15 Stück Träme; nach Samarang 24 Colli Seife; nach Padang 15 Colli Papier, 5 Colli Metallwaaren, 80 Colli Mehl; nach Batavia 1 Collo Metallwaaren; nach Port Louis 2 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 20 Colli Papier, 25 Colli Seife; nach Suez 5 Colli Wein, 620 Colli Zucker, 4 Colli Kurzwaaren, 39 Colli Esswaaren, 5 Colli Spielwaaren, 9 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 15 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Porzellanwaaren, 21 Colli Esswaaren, 4 Colli Metallwaaren, 210 Colli Zucker; nach Aden 52 Colli Tabak, 5 Colli Esswaaren, 5 Colli Glasperlen, 35 Colli Metallwaaren, 50 Colli Zucker, 200 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Möbel, 83 Colli Glaswaaren, 600 Stück halbzöllige Bretter, 850 Stück Bretter, 360 Stück Staffeln; nach Massaua 1 Collo Manufacturwaaren, 118 Colli Spiritus, 163 Colli Zucker, 373 Colli Bier, 11 Colli Esswaaren, 3 Colli Karren,

2 Colli Metallwaaren, 68 Stück Bretter, 100 Stück halbzöllige Bretter, 123 Stück Latten; nach Zanzibar 2 Colli Metallwaaren, 3 Colli Papier, 275 Colli Mehl; nach Delagoa-Bai 18 Colli Papier; nach Durvan 50 Colli Spiritus; nach Hodeida 100 Colli Zucker, 152 Colli Papier, 7 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 90 Colli Papier; nach Karachi 5 Colli Spielkarten, 14 Colli Papier; 45 Colli Garn, 43 Colli Metallwaaren, 5 Colli Uhren, 10 Colli Glasperlen, 12 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Knöpfe, 5 Colli Möbel, 2 Colli Kurzwaaren; nach Bagdad 70 Colli Papier, 22 Colli Farben, 20 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Porzellanwaaren, 30 Colli Metallwaaren; nach Bassorah 8 Colli Manufacturwaaren, 107 Colli Papier; nach Mahomerah 1 Collo Baumwollwaaren, 3 Colli Mützen; nach Bombay 26 Colli Spielkarten, 96 Colli Kurzwaaren, 141 Colli Baumwollwaaren, 975 Colli Metallwaaren, 291 Colli Glaswaaren, 29 Colli Garne, 10 Colli Schuhwaaren, 5 Colli Spiritus, 1200 Colli Maschinenöl, 243 Colli Manufacturwaaren, 770 Colli Papier, 13 Colli Spielwaaren, 352 Colli Farben, 7 Colli Mützen, 1500 Colli Zucker, 8 Colli Medicamente, 113 Colli Uhren, 50 Colli Knöpfe, 80 Colli Glasperlen, 58 Colli Lampen, 34 Colli Seife, 150 Colli Holzwaaren, 16 Colli Bier, 13 Colli Musikinstrumente; nach Mangalore 1 Collo Papier; nach Bunder-Abas 1 Collo Parfumerie; nach Bushire 25 Colli Zündhölzchen, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Cochin 5 Colli Metallwaaren; nach Colombo 2 Colli Metallwaaren, 33 Colli Zucker, 33 Colli Mehl, 5 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Mützen, 28 Colli Garne, 14 Colli Papier, 23 Colli Baumwollwaaren, 29 Colli Glaswaaren, 4629 Stück Bretter; nach Rangoon 19 Colli Manufacturwaaren, 24 Colli Seife, 13 Colli Papier, 30 Colli Garn, 104 Colli Metallwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 5 Colli Glaswaaren; nach Tuticorin 4 Colli Metallwaaren; nach Sidney 2 Colli Esswaaren; nach Madras 31 Colli Kurzwaaren, 89 Colli Papier, 15 Colli Garn, 9 Colli Metallwaaren, 21 Colli Seife, 10 Colli chemische Producte, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Calcutta 76 Colli Spielkarten, 21 Colli Wein, 18 Colli Mehl, 50 Colli Früchte, 540 Colli Holzwaaren, 1 Collo Esswaaren, 65 Colli Kurzwaaren, 250 Colli Maschinenöl, 8 Colli Knöpfe, 37 Colli Glaswaaren, 193 Colli Papier, 162 Colli Baumwollwaaren, 21 Colli Glasperlen, 16 Colli Lampen, 47 Colli Garne, 209 Colli Metallwaaren, 71 Colli Manufacturwaaren; nach Penang 3 Colli Wein, 33 Colli Baumwollwaaren, 130 Colli Papier, 2 Colli Schuhwaaren, 2 Colli Knöpfe; nach Singapore 22 Colli Baumwollwaaren, 180 Colli Bier, 6 Colli Kurzwaaren, 270 Colli Papier, 231 Colli Esswaaren, 6 Colli Mützen, 59 Colli Wein, 5 Colli Manufacturwaaren, 50 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 15 Colli Glasperlen, 520 Colli Mehl, 12 Colli Papier, 25 Colli Seife, 11 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Möbel, 40 Colli Spiritus, 350 Colli Erdwachs; nach Batavia 2 Colli Holzwaaren, 20 Colli Papier, 2 Colli Erdwachs, 5 Colli Manufacturwaaren, 72 Colli Garne, 150 Colli Mehl; nach Amboina 3 Colli Seife; nach Samarang 25 Colli Mehl, 11 Colli Baumwollwaaren, 75 Colli Erdwachs, 42 Colli Papier; nach Macassar 40 Colli Mehl, 5 Colli Papier, 12 Colli Manufacturwaaren; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Cheribon 15 Colli Erdwachs, 30 Colli Mehl, 7 Colli Garne; nach Banda 40 Colli Mehl; nach Ternate 7 Colli Glasperlen; nach Bangkok 4 Colli Papier, 10 Colli Garne; nach Menado 3 Colli Seife, 2 Colli Metallwaaren; nach Hongkong 25 Colli Metallwaaren, 14 Colli Holzwaaren, 8 Colli Glasperlen, 57 Colli Papier, 18 Colli Seife, 5 Colli Kurzwaaren, 70 Colli Wein, 600 Colli Quecksilber, nach Manila 14 Colli Papier, 1 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Möbel; nach Shanghai 22 Colli Metallwaaren, 30 Colli Bier, 20 Colli Seife, 13 Colli Kurzwaaren; nach Kobe 77 Colli Esswaaren, 65 Colli Metallwaaren, 12 Collo Wein, 50 Colli Seife; nach Yokohama 132 Colli Esswaaren und 9 Colli Kurzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 1,028.627 fl. ö. W.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Geschäftsumfang im Betriebsjahre 1896.) Die Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, welche über 30 Dampfer und 208 Schlepper mit einer Tragfähigkeit von 90.000 Tonnen verfügt, hat im Jahre 1896 250.000 Reisende und 4,500.000 q Güter befördert und dementsprechend auch höhere Einnahmen als im Vorjahre erzielt. Die Gesellschaft wird die besondere staatliche Subvention von fl. 50.000 für das Betriebsjahr 1896 nicht in Anspruch nehmen.

Handelshafen in Budapest. (Projectirter Bau.) Der Handelsminister hat den Bau eines Handelshafens im Bereiche der Budapester Donausection beschlossen und die sofortige Ausarbeitung einer Projectsvorlage mit Berücksichtigung der Studienergebnisse der ad hoc ins Ausland entsendet gewesenen Expertencommission (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109 ex 1896) angeordnet.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis 28. Jänner.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

22. Jänner, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

23. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Metkovich", Capitän F. Babarovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Memfi", Capitän P. Komnenovich nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Thessalische Linie über Albanien.)

26. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

27. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara),
Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo,
mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

27. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Psyche", Capitän D. Dabovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

28. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

22. Jänner, Dampfer „Massimiliano", Capitän S. Lucovich,
25. „ Dampfer „Carlotta", Capitän G. Vitaglich,
27. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän S. Lucovich,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer Dienst

24. Jänner, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Tebe", Capitän L. de Stabile,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

24. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Memfi", Capitän P. Komnenovich,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora, und in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

27. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

28. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Semiramis", Capitän A. Orlando,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

28. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Fiume—Alexandrien),
Dampfer „Saturno", Capitän L. Brelich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras und Alexandrien, Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa Beyruth, Larnaca, Limassol, Rhodus und Mytilene.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Februar, um Mitttag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatr", Capitän G. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „. . . . .", Capitän . . . . . ,
mit Berührung von Port Said, Suez., Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Literatur.

„Schiffahrtskalender für das Elbegebiet 1897." Herausgegeben und redigirt von Richard Pollack, k. und k. Oberlieutenant a. D., derzeit Schriftführer des Elbevereines in Aussig. Teplitz-Schönau, Selbstverlag des Herausgebers, in Commission bei Adolf F. Urban in Dresden.

Der XV. Jahrgang dieses bei den Elbeschiffahrts-Interessenten besteingeführten, auch in anderen Kreisen sich eines ausgedehnten Absatzes erfreuenden Schiffahrtskalenders bietet gleich den früheren Jahrgängen zahlreiche beachtenswerthe Auskünfte und Informationen für die Schiffahrttreibenden selbst, wie für alle jene, welche mit der Elbeschiffahrt irgendwie in Berührung kommen. Derselbe beginnt mit einem Kalendarium, den Hamburger Fluthzeiten, den Rasttagen im böhmischen Braunkohlenrevier, den Angaben über Sonnen- und Mond-Auf- und Untergang. Daran schliessen sich wie in den Vorjahren einige Angaben über die österreichisch-ungarische Kronenwährung und über die metrischen Masse und Gewichte, ein Auszug aus den allgemeinen Post- und Telegraphenbestimmungen in Oesterreich-Ungarn und in Deutschland, einige Bemerkungen über die österreichischen Stempelscalen und diese selbst, sowie der deutsche Wechselstempelsteuertarif. Sodann folgt eine hydrographische und topographische Tabelle der Elbe von Cuxhaven bis Melnik mit Angabe der Entfernung der einzelnen Orte von Hamburg (Magdeburger Hafen Gasanstalt) in Kilometern, der Höhe der Pegelnullpunkte über dem Pegelnullpunkte in Hamburg in Metern, der Höhe des Wasserspiegels über dem Pegelnullpunkte in Hamburg in Metern, dem absoluten und relativen Gefälle von Ort zu Ort und der geringsten Normalstrombreite in Metern, ferners ein graphisches Ortsverzeichniss von Melnik bis Hamburg, welches fast sämmtliche an der Elbe und in unmittelbarer Nähe derselben gelegenen Orte zwischen den genannten zwei Städten, die Mündungen der Nebenflüsse und hauptsächlichsten Bäche, die bei den Schiffern gebräuchlichen Ortsbezeichnungen, die Pegel-, Eisenbahn-, Dampfschiff-, Post- und Telegraphenstationen, die Brücken, Häfen, Fähren, Zufluchtsorte und die Standorte der Schiffmühlen, endlich Bemerkungen über die Nebenflüsse und anschliessenden Wasserstrassen enthält. Weiters sind aufgenommen ein Kilometerzeiger der Elbeuferstaaten, je ein Entfernungsanzeiger für die Bildung der Schlepplöhne auf der Elbe von a) Hamburg-Magdeburg in Kilometern, b) Magdeburg bis Schandau in Meilen und Kilometern, c) Schandau nach Schreckenstein-Wannow in Meilen und Kilometern, dann auf der Saale von der Mündung bis Halle in Kilometern, ein Verzeichniss der Elbebrücken von Hamburg bis nach Melnik mit Angabe der Bestimmung derselben, der lichten Weite der Durchfahrtsöffnungen, des höchsten schiffbaren Wasserstandes, der Construction und der geringsten nutzbaren Höhe derselben, ein Verzeichniss der Häfen und Zufluchtsorte nach den Aufzeichnungen der im Jahre 1894 abgehaltenen internationalen Stromschau-Commission, zahlreiche die Elbeschiffahrt betreffende Verordnungen und sonstige Vorschriften, und zwar theils dem vollen Umfange nach, theils auszugsweise, Angaben über die Hafen-, Ufer-, Wiegekrahn- und sonstigen Gebühren, Daten über die Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft, über die Schwimmtiefe der Schiffe bei den verschiedenen Wasserständen des Aussiger Pegels, ein geschäftlicher Wegweiser für Hamburg, Angaben über die Organisation des Elbestrombau und Stromaufsichtsdienstes in den einzelnen Uferstaaten, über die Dampfschiffahrtsunternehmungen auf der Elbe, und zwar über die Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, über die Sächsisch-böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, über die Deutsche Elbeschiffahrts-Gesellschaft „Kette", über die Dampfschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Elbe- und Saaleschiffer, über die Neue Norddeutsche Fluss-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, über die Deutsch-österreichische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft in Dresden, über die Dampfschiffahrts-Genossenschaft „Elbe" in Hamburg, über die Rhedereien Gebrüder Tonne und Fr. Andreae in Magdeburg, Rössner und Schöppe in Aussig und Bodenbach, über die Lauenburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft, über die Berliner Krahn-Gesellschaft, über die Spree-Havel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern", über die Neu-Ruppiner Dampfschiffrhederei, die Rhederei H. Witte in Brandenburg, die Rhederei Rothenbücher, Maas und Lüdicke, den neuen Dampferdienst Hamburg-Rendsburg-Kiel, über das Transportversicherungswesen, über die Elbeschifferschulen, über die Vereine zur Förderung der Interessen der Elbeschiffahrt und über die Schiffahrtsverhältnisse auf den Nebenflüssen der Elbe, insbesondere auch auf der Moldau, dann auf den anschliessenden künstlichen Wasserstrassen, über die verschiedenen Canalprojecte (Mittelland- und Elbe-Trave-Canal). Als Anhang ist die zwischen Oesterreich und Deutschland vereinbarte Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe beigegeben, als Beilage eine Uebersichtskarte des schiffbaren Elbegebietes, welche im Massstabe von 1 : 1,250.000 vom Verfasser für die österreichischen Elbeschifferschulen bearbeitet wurde.

Neu aufgenommen sind an Schiffahrts- und Flössereivorschriften: für Oesterreich die Kundmachung des Bezirkshauptmannes in Aussig vom 28. Mai 1896 betreffend das Anlanden der ankommenden Fahrzeuge; für Sachsen die Bekanntmachung vom 4. Februar 1896 betreffend den Signaldienst beim Belvedere in Dresden, die Hafen- und Uferordnung für die Verkehrs- und Winterhäfen, sowie für die eisenbahnfiscalischen Elbeumschlagsplätze in Dresden, die Bekanntmachung des k. Ministeriums des Innern vom 12. März 1896 betreffend die Bestellung von Dispacheuren, die Bekanntmachung der k. Amtshauptmannschaft Dresden Neustadt als Elbestromamt vom 2. April 1896 betreffend die Nothankerung vor der Augustusbrücke, die Bekanntmachung derselben Behörde vom 17. März 1896 betreffend die Signalvorrichtung am König Albert-Hafen in Dresden, die Bekanntmachung des k. Elbestromamtes in Pirna vom 12. Mai 1896 betreffend die Hintanhaltung von Beschädigungen an den Bahngeleisen bei den Dampfsägewerken und der Cellulosefabrik der Firma Geb. Hering in Königstein, die Bekanntmachung des Rathes der k. Haupt- und Residenzstadt Dresden vom 16. Mai 1896 betreffend die Dienstzeugnissbücher für die Schiffsmannschaften der Elbeschiffe und -Flösse, die Bekanntmachung der k. Amtshauptmannschaft Dresden Neustadt als Elbestromamt vom 8. August 1896 betreffend Massnahmen zur Aufrechterhaltung eines geregelten Ausladeverkehres auf den Ausschiffungs- und Lagerplätzen oberhalb und unterhalb der Albert-Brücke auf der Altstädter Seite und die Bekanntmachung der k. Amtshauptmannschaft Meissen als Elbestromamt vom 12. März 1896 betreffend den Schiffahrtsverkehr am Riesaer Elbequai; für Anhalt die Verordnung der herzoglichen Regierung vom 16. März 1896 betreffend die Lade- und Löschfristen für den Verkehr auf der anhaltischen Elbe- und Saalestrecke; für Preussen die Polizeiverordnung des Chefs der Elbestrombauverwaltung, Oberpräsidenten der Provinz Sachsen, vom 4. December 1895 betreffend den Schiffsverkehr in der Elbe längs der Fischzugsstellen bei Köttlitz, Martinskirchen, Ammelgosswitz, Cöllitzsch und Döhlen, die Bekanntmachung desselben Oberpräsidenten betreffend Massregeln zur Wiederbelebung Ertrunkener, die Polizeiverordnung desselben Präsidenten vom 7. April 1896 betreffend den Schiffsverkehr auf der Elbe bei der Schönebecker Fähranstalt, die Bekanntmachung des k. Polizeipräsidiums in Magdeburg vom 14. November 1896, betreffend das Anlanden der Petroleumkastenschiffe im Polizeibezirke Magdeburg, ferners Bestimmungen über die Zollabfertigung beim Entlöschen der Fahrzeuge in Magdeburg und über das Ufergeld in Tangermünde; für Hamburg die Anordnungen der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 28. December 1895 betreffend die Liegezeit in Hamburg.

An österreichischen Vorschriften aus dem Vorjahre enthält der Kalender: Die Bekanntmachung der Statthalterei in Prag vom 25. Juni 1890 betreffend die Einwinterung im Mühlgraben von Leitmeritz, einen Auszug aus den Elbelandungsplatz- und Hafenordnungen in Aussig und Rosawitz, endlich einen Auszug aus der Uferordnung für das Anhalten und Ablegen der Fahrzeuge entlang des Verladeplatzes der k. k. priv. Nordwestbahn bei Laube unterhalb Tetschen.

Von Interesse für Oesterreich sind ferners: Die Angaben über das Strombauwesen und die Stromaufsicht auf der österreichischen Elbestrecke, die Angaben über die Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, über die Rhederfirma Rössner und Schöppe in Aussig und Bodenbach, über die Havariecommissäre im österreichischen Elbegebiete, über die österreichischen Elbeschifferschulen in Aussig, Tichlowitz und Tetschen, über den Elbeverein in Aussig, über den Verein für Holzhändler, Holzindustrielle und Flossfahrtunternehmer in Prag, über den Verein für Holzhändler und Flossinteressenten in Herrnskretschen, endlich das geographische Verzeichniss der Ortschaften an der Moldau flussabwärts von Prag.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Herausgegeben von Blum, geh. Baurath (Berlin), von Borries, Regierungs- und Baurath (Hannover), und Barkhausen, Professor an der technischen Hochschule (Hannover). Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag, 1897.

Von diesem Werke ist soeben der erste Abschnitt des zweiten Bandes ausgegeben worden. Derselbe behandelt die Linienführung und Bahngestaltung und ist bearbeitet von Paul (Lippstadt), Schubert (Sorau), Blum (Berlin), Zehme (Nürnberg). Der Verkaufspreis beträgt 4 Mark.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erstreckung des Einführungstermines bezüglich Erhöhung der directen Frachtsätze für Thon im Verkehre zwischen Zliv einerseits und den Stationen Bendorf und Königswinter andererseits.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 22. December 1896, Seite 2580, unter fortlaufender Nr. 953, mit Giltigkeit ab 1. Februar 1897 verlautbarte Erhöhung der directen Frachtsätze für Thon im Verkehre zwischen Zliv einerseits und den Stationen Bendorf und Königswinter andererseits tritt erst mit 15. Februar 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 22. Jänner 1897. [52]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Einführung des II. Nachtrages zu Theil II vom 1. December 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 gelangt der II. Nachtrag zum Tarif-Theil II vom 1. December 1894 für den vorbezeichneten Güterverkehr in Einführung.

Derselbe enthält ausser Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Thomasschlacken, Cement und condensirter Milch.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Eisenbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 0·20 Mark = 0·20 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 22. Jänner 1897. [53]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Neuausgabe der Tarifübersicht.

Am 1. Februar 1897 gelangt eine Neuauflage der Uebersicht der auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Giltigkeit stehenden Personen-, Gepäcks- und Gütertarife zur Ausgabe.

Exemplare dieser Tarifübersicht sind zum Preise von ö. W. fl. 2.— im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 23. Jänner 1897. [54]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages I zum Gütertarife Theil II.

Mit Giltigkeit vom 17. Februar a. St./1. März n. St. 1897 tritt der Nachtrag I zum Gütertarife Theil II (Tariftabellen) in Kraft.

Derselbe enthält u. A. eine Aenderung der Anleitung zum Gebrauche der Schnitt-Tafeln, die Einbeziehung neuer Stationen, durchgreifende Aenderungen der Tariftabellen, namentlich für den russischen Durchlauf, und Bestimmungen für die russischen Stadtstationen.

Insoweit Tariferhöhungen oder Erschwerungen eintreten, gelangen dieselben erst vom 20. März a. St./1. April n. St. 1897 zur Wirksamkeit.

Wien, am 20. Jänner 1897. [55]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Zu dem im Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbande ab 1. Juni 1896 giltigen Tarifhefte „Directe Rückvergütungssätze“ ist mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 der Nachtrag II in Kraft getreten.

Derselbe enthält:

a) Aenderungen der Bestimmungen.
b) Einbeziehung der Stationen Lugos und Rozsnyó in den Tarif für Sendungen von Getreide und Mahlproducten.
c) Erhöhung der für den Verkehr mit den Häfen Antwerpen, Rotterdam, Barcelona und Valencia giltigen Frachtsätze.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifverkaufsbureau der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Budapest, VI., Csengerygasse 33) erhältlich.

Wien, am 20. Jänner 1897. [56]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, wird auf Seite 21, sub Post Nr. 6, der Frachtsatz von 228 Heller auf **108 Heller** und auf Seite 33, sub Post Nr. 44, der Frachtsatz sub d) von 72 Heller auf **172 Heller** berichtigt.

Wien, am 21. Jänner 1897. [57]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Localbahn Melnik-Mscheno.

Sistirung des Verkehres von Wagenladungen auf den Theilstrecken der Localbahn Melnik-Mscheno.

Ab 12. Jänner 1897 wurde der zeitweilig eröffnete Verkehr von Wagenladungen (Rüben, Rübenschnitte etc.) auf den Strecken Melnik—Nebužel und Lhotka—Střednitz der Localbahn Melnik-Mscheno wieder eingestellt.

Wien, im Jänner 1897. [58]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Melnik-Mscheno.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Preisaufgaben des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahn-Beamtenvereine.

Der Verband hat folgende Preisaufgaben ausgeschrieben:

1. Wie muss die Vorbildung und die dienstliche Ausbildung der Eisenbahn-Beamten beschaffen sein, wenn sie den Anforderungen des heutigen Verkehrsdienstes gegenüber in möglichst vollem Masse für die gesammte mittlere nichttechnische Laufbahn (also für den äusseren und den Bureaudienst) genügen, und wenn ausserdem (insoweit dies als wünschenswerth oder nothwendig erscheint) erreicht werden soll, dass mittlere Beamte in Oberbeamtenstellen übergehen?
2. Welche Gründe sprechen dafür, die für den nichttechnischen Verwaltungsdienst der Eisenbahnen erlassenen Reglements, Instructionen und wie sonst immer benannte Vorschriften und Anleitungen dergestalt zusammenzufassen, dass daraus ein Hand- und Lehrbuch für alle Zweige jenes Dienstes hervorgeht? Welche Gründe könnten dagegen angeführt werden und wie wären sie zu widerlegen? Welche äussere Anordnung muss dem Hand- und Lehrbuche gegeben werden, wenn es dauernd soll auf dem Laufenden erhalten werden können? Würden neben ihm noch Sonderausgaben einzelner Instructionen etc. empfehlenswerth oder nothwendig sein, und wie wären solche eventuell ohne grossen Kostenaufwand herzustellen? Welche hauptsächlichsten Kategorien von Vorschriften wären von der Aufnahme in das Hand- und Lehrbuch auszuschliessen und warum?

Für die Lösung der ersten Aufgabe ist ein Preis von 600 Mk., für die der zweiten ein solcher von 100 Mk. ausgesetzt; gegebenenfalls werden zweite und dritte Preise vertheilt.

Localgütertarif und Kilometerzeiger der kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Tarif-Neuauflage und Nachtrag zum Kilometerzeiger.) Am 1. Jänner ist der Localgütertarif Theil II der kgl. Ungar Staatsbahnen sammt Anhang in Neuauflage erschienen und zu dem dazugehörigen Kilometerzeiger der Nachtrag VIII herausgegeben worden. Von der Tarif-Neuauflage liegt auch eine deutsche Ausgabe auf.

Ausland.

Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Neuausgabe.) Das Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nebst den fünf Anhängen, enthaltend:

I. Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften;
II. Uebereinkommen, betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren;
III. Dienstanweisung, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern:
IV. Bestimmungen über Abschlagszahlungen aus dem Güterverkehr;
V. Uebereinkommen, betreffend die Erstattung von Fahrgeld,

ist mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 und unter gleichzeitiger Aufhebung des Uebereinkommens vom 1. Jänner 1893 nebst den zugehörigen Nachträgen I—III, neu ausgegeben worden.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Aenderungen im Tarife.) Die im Nachtrage IV zum Ostdeutsch-Mitteldeutschen Gütertarife (Gruppen-Wechseltarif I, II/V) für die preussisch-sächsischen Mitbewerbsstationen Gera (Reuss), Grossenhain etc. enthaltenen Entfernungen erlangten vom 1. Jänner 1897 ab für den Verkehr mit den Stationen der Tarifgruppe II auch im Schlesisch-Sächsischen Verbande Geltung. Soweit hiedurch Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis zum 15. Februar 1897 in Wirksamkeit.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Einführung des Nachtrages IV.) Am 1. Jänner 1897 trat der Nachtrag IV zum Gütertarife in Kraft. Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehende Nachtrag enthält im Wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Peissen und Waltersdorf bei Luckenwalde des Directionsbezirkes Halle a. S.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatsbahnen. (Heft D, für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Für Stamm-, Gruben- und Brennholz-Transporte in Wagenladungen, welche auf der Localbahn Forchheim-Höchstadt a. A. aufgegeben werden, wird der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg bis zum 30. September 1897 aufgelassen.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit. (Aenderungen im Tarife.) Mit Rücksicht auf das Erscheinen eines neuen russischen Gruppentarifes mit Giltigkeit vom 1./13. Jänner alten/neuen Stils ändern sich von dem genannten Tage ab die Vorschriften auf den Seiten 4, 7 und 10 des dritten Nachtrages zum Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transito in der *Anmerkung bezüglich der Umkartirung der Eisenwaaren und Maschinen dahin, dass vom genannten Tage ab alle Eisen-, Blech-, Stahl- und Gusseisenwaaren und Maschinen jeder Art (ausgenommen landwirthschaftliche) und deren Theile und Zugehör der russischen Gruppen 33 und 61, die jetzt nach der Waarenclassification des Deutsch-Russischen Gütertarifes, Theil II, zur Differentiale 41 tarifiren, ab der russischen Grenzstation nicht mehr nach der Differentiale 38, sondern nach der Differentiale 3 befördert werden, und ferner alle vorgenannten Eisenwaaren und Maschinen, die jetzt im directen Verkehre zur Differentiale 42 tarifiren, ab der russischen Grenzstation nicht mehr zur Differentiale 43, sondern nach der Differentiale 8 rechnen. Für die in der Bekanntmachung vom 8. September 1896 genannten Artikel Drahtseile (Taue) und für Salpetersäure, Salzsäure, Schwefel- und schweflige Säure bei Sendungen zu 5000 kg kommt im inneren Verkehre ab der russischen Grenzstation statt der Differentiale 43 ebenfalls die Differentiale 8 zur Geltung.

An der Umkartirung auf den Grenzstationen wird hiedurch nichts geändert.

Die Frachtsätze der Differentiale 38 des alten Gruppentarifes und der Differentiale 3 des neuen Gruppentarifes sind die gleichen; dasselbe ist der Fall mit den Frachtsätzen der Differentiale 43 des alten und der Differentiale 8 des neuen Gruppentarifes.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. Jänner traten die Nachträge XV zum Heft 1, und XIV zum Heft 2 vom Theile II des Deutsch-Belgischen Gütertarifes vom 1. August 1891 in Kraft. Dieselben enthalten u. A. gemeinschaftlich: Ergänzungen der Bestimmung über die Anwendung der Frachtsätze für den überseeischen Transitverkehr, Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, Eröffnung einer neuen Station Bruxelles (Exposition) aus Anlass der im Jahre 1897 in Brüssel stattfindenden Weltausstellung, sowie Einführung von Eilgutsätzen für die Station Alost (Est) der Belgischen Staatsbahn.

Der Nachtrag XV zum Heft 1 enthält ferner Anstosssätze für die Stationen Danzig-Hauptbahnhof des Eisenbahn-Directionsbezirkes Danzig, Beetzendorf des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg und Hude der Oldenburgischen Staatsbahn, Aufnahme der Stationen Görlitz und Kohlfurt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 8 für Eisen und Stahl des Specialtarifes I, einen neuen Ausnahmetarif 20 für Wegebaumaterialien im Verkehre zwischen den Stationen Quenast und Braunschweig-Haupt- und Ostbahnhof, einen neuen Ausnahmetarif 21 für Düngemittel für die Stationen Lichtenfels und Meiningen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, sowie verschiedene Berichtigungen.

Der Nachtrag XIV zum Heft 2 enthält ausserdem Anstossfrachtsätze für Stückgut für die sächsische Station Konnewitz, Aufnahme der sächsischen Stationen Altchemnitz und Chemnitz in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl des Specialtarifes II und einen neuen Ausnahmetarif 21 für Düngemittel für die sächsischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif. (Theil II, vom 1. August 1891.) Die Bestimmungen und Frachtsätze des vorbezeichneten Tarifes für den Verkehr zwischen den Stationen der grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits bleiben bis auf Weiteres noch in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 184.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen treten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung in Geltung.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer sich auf dasselbe Zugeständniss Bezug habender Rechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Rückvergütung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
409	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Faschinen aus der Pos. H—20, Punkt 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Tuchów	Tarnów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Regulirung des Biala-Flusses im Laufe von Swiebodzin bis zur Einmündung in den Dunajec bestimmt sein und demgemäss auch mit Frachtbriefen zur Beförderung gelangen, auf welchen die Leitung der Regulirung des Biala-Flusses in Tarnow als Empfängerin erscheint. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	6 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
410	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	den in nachstehender Tabele angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Februar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1894		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Hingegen treten die für die gleichen Relationen in den Nachträgen I, II und III zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Verbandsgütertarife Theil II, Heft 2 enthaltenen Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes Nr. 12 a ausser Wirksamkeit. Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit

Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig

Nach und von	Altona	Bremen (Hauptbahnhof) Bremen (Freibezirk)	Brake (Oldenburg), Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen-, Zollinlandsbahnhof und Fischereihafen), Nordenham	Hamburg B., Wilhelmsburg	Harburg H.	Lübeck	Stettin	Swinemünde	Warnemünde
Böhmisch-Skalitz	248	259	273	246	244	248	196	218	232
Braunau	195	206	220	193	191	195	143	165	179
Hronov	216	227	241	214	212	216	164	186	200
Nachod	222	233	247	220	218	222	170	192	206
Politz	213	224	238	211	209	213	161	183	213
Tyništ (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	245	256	270	243	241	245	193	215	229

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
411	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Baumwollwaaren, gemeine (Nomenclatur wie im Ausnahmetarife Nr. 9 des in der 8. Rubrik benannten Tarifes)		Füssen, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 5000 kg oder Zahlung der Fracht hiefür pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	in Mark			Im Kartirungswege		
				Wien Donauquaibahnhof					3·59	3·35	0·24			
				Wien I (K.E.B)					3·49	3·25	0·24			
				Wien II (K.F.J.B.)					3·56	3·32	0·24			
				Wien Lagerhaus und Praterquai					3·59	3·35	0·24			
				Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen										
				oder umgekehrt										
412	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eis aus der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut		Wels	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
				Breitenaich					7·4	5·2	2·2			
				Eferding					8·7	6·3	2·4			
				Aschach a. d. Donau					10·8	8·3	2·5			
413	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Saturationsschlamm der Pos. D—15 des Tarif-Theiles I	Barzdorf		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
					Mähr.-Schönberg				20·5	16	4·5			
					Frankstadt				21·5	16	5·5			
414	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	sämmtlichen im Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr vom 1. November 1896 angeführten böhmischen Aufgabsstationen	Freiwaldau (Kreis Sagan), Eichwalde, Glashütte Rauscha; Stationen der Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Februar 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr vom 1. November 1896	Bestehen keine	die in dem nebenbezeichneten Tarife für Rauscha, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, enthaltenen Frachtsätze mit einem Zuschlage von 8 Mark pro 10.000 kg; 1 Mark pro 10.000 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
415	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter	Bautsch	Zauchtel	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897 und rücksichtlich der Localbahn vom 1. Juni 1888	19·5	12·0	7·5	Im Kartirungswege		
					Prerau				29·0	14·7	14·3			
					Friedek-Mistek				38·3	27·7	10·6			
					Troppau				30·0	15·7	14·3			
					Kremsier				31·7	17·4	14·3			
					Teschen				37·9	27·9	10·0			
					Olmütz				31·9	11·5	20·4			
					Wrbatek				33·6	12·5	21·1			
					Prossnitz				34·6	14·2	20·4			
					Hradisch				34·9	20·6	14·3			
					Brünn				40·7	25·8	14·9			
					Holubitz				36·9	22·6	14·3			
					Lundenburg				42·0	26·9	15·1			
					Dürnkrut				45·6	30·5	15·1			
					Grussbach-Schönau				46·7	31·6	15·1			
					Gänserndorf				47·7	32·6	15·1			
					Wagram				49·2	34·1	15·1			
					Marchegg				49·7	34·6	15·1			
					Haugsdorf				50·3	35·2	15·1			
					Floridsdorf				50·6	35·5	15·1			
					Jedlesee trans.				50·8	35·7	15·1			
					Wien Nordbahnhof				51·1	36·0	15·1			
					Zellerndorf				51·2	36·1	15·1			
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.				51·5	36·4	15·1			
					Wigstadtl				8·7	7·0	1·7			
					Odrau				15·1	12·0	3·1			
					Oderberg Bahnhof trans. (für Sendungen nach Ratibor)				28·2	14·0	14·2			
					Oderberg Bahnhof trans. (für Sendungen nach Kreuzenort)				28·2	18·0	10·2			
									kr.	kr.	kr.			
416	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Fulnek	Stauding	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	12·6	10·1	2·5	Im Kartirungswege		
				Hustopetsch					20·2	18·3	1·9			
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Stauding	Fulnek				11·3	8·8	2·5			
					Hustopetsch				15·7	13·8	1·9			
417	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Pernhofen-Wulzeshofen	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	21·3 kr.	16 kr.	5·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
418	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Troppau K.F.N.B.	Oderberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Oderberg bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	16·0	11·2	4·8	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Oderberg als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen zur ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Oderberg verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				M.-Ostrau					6·5	4·3	2·2			
				Bielitz					21·1	16·1	5·0			
			2. Maschinen	Troppau K.F.N.B.		Aufgabe in beliebigen Quantitäten			29·4	18·2	11·2			
				M.-Ostrau					9·3	7·0	2·3			
				Bielitz					40·6	24·5	16·1			
419	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rostfallzünder	Myslowitz transito	Trzebinia (für Siersza)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Weiterbeförderung der Sendungen ab Trzebinia per Schleppbahn nach Siersza	Bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	9·4 kr.	8·3 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
420	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Draht, Drahtstifte und Möbelfedern aus Position E—6 und E—7 der allgemeinen Güterclassification	Freiwaldau-Gräfenberg (k.k.St.B.)	Stationen der Oe.N.W.B. Chrudim Iglau Königgrätz Trautenau	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief b) in Mengen von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) b) 83·0 74·0 134·0 114·5 73·0 66·0 95·0 84·0		Im Kartirungswege		
					Stationen der St.E.G. Böhm.-Trübau Chotzen Zwittau					49·0 43·5 59·5 53·5 55·5 50·0				

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
										Kreuzer ö. W.				
421	Buschtěhrader Eisenbahn		Personenwagen	Station Prag (Smichow) B.E.B.	Komotau B.E.B.	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Wagen. 2. Die Wagen müssen leer, auf eigenen Rädern laufend, zum Transporte gelangen. 3. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	39·8	28·1	11·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenbezeichneten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
			Conducteurwagen, gedeckte Güterwagen und Kohlenwagen							21·0	18·8			
			Leere, dreiachsige Tender, auf eigenen Rädern laufend			Aufgabe als Frachtgut und Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen				Gulden ö. W. per Stück 34·60	Verschieden			
422	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker der Pos. Z—11 des Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Priesen-Postelberg (Localbahn)	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	a) 55 Heller b) 57 Heller		Im Kartirungswege		
			Säcke, gebrauchte, der Pos. 8—11 des Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	a) Aussig (A.T.E.) b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Priesen-Postelberg (Localbahn)	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief				a) 61 Heller b) 67 Heller				
423	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schienenbefestigungsmittel, und zwar Laschen und Unterlagsplatten, als Frachtgut	Altkladno via Kralup	Lobositz	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt, als solche in den bezüglichen Frachtbriefen bezeichnet und an eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Empfängerin in Lobositz adressirt sein. 3. Das Abladen der erwähnten Sendungen ist durch den Empfänger zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	27·5 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennig					
424	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Zloczów	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	290	263 *)	27	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfge. für 100 kg
				Grodek					269	263 *)	6			
				Zloczów	Schönpriesen-Umschlag				285	258 *)	27			
				Grodek					264	258 *)	6			
				Zloczów	Dresden-Elbkai				326	299	27			
				Grodek					305	299	6			

In nebenstehenden Frachtsätzen ist das von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1896, Pos. 2859 publicirte Zugeständniss bereits berücksichtigt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
425	Oesterr. Nordwestbahn und Süddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe B, C und des Specialtarifes 3	Swarow	Neubidschow	Die Steine müssen zur Strassenherstellung oder Canalisirung der Stadt Neubidschow bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	kr. 16·8	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Neubidschow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
				Kolin						8·6				
				Altpaka						9·0				
				Semil						12·6				
				Wostroměř						4·8				
				Skutsch						20·6				
				Einsiedl						26·3				
426	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarifes. Theil I vom 1. Jänner 1893	Baschka	Friedland transit (für Sendungen nach Nesselsdorf)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1893	7·1	6·—	1·1	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1							7	8	9	10	11	12	13	14
427	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zeitungspackete als Gepäck	Prag Oe.N.W.B.	Brandeis a. d. E.	Gegen Gepäcksscheine. Auflieferung der Zeitungspackete in conformer Verpackung unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche in Folge Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter, bezw. der auf Grund der Bestimmungen im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893, sub B II, b 3, sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöht sich der Frachtsatz um 50 Percent. Mindeste Transportgebühr bei Beförderung mit Schnellzügen 30 kr. pro Sendung, " " " Personenzügen 20 " " " exclusive der 5 kr. betragenden Stempelgebühr

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
4	Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	Pos. 133	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schwefelkies	Orlo transit	Gorlice	Der publicirte Nachlass von 2 kr. pro 100 kg wird auch bei Anwendung des directen Frachtsatzes von Margitfalu nach Gorlice im Rückvergütungswege gewährt	
5	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	338	Böhm. Nordbahn		Mauer- und Dachziegel	Zwickau i. B.	Böhm.-Leipa	Es sind die Frachtsätze in der Rubrik 9 von 12·2 auf 14·2, in der Rubrik 10 von 11·7 auf [illegible] kr. und der Nachlass in Rubrik 11 von 2·5 auf 5·7 [illegible]. Diese Abänderung tritt mit 30. Jänner in Kraft	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
22	Nr. 6 vom 16. Jänner 1897	389	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zucker aller Art	Podwoloczyska (Bhf.) transit a) für Sendungen von Stationen der Linie Woloczysk—Proskurow (incl.)	Krakau transit, für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit, bezw. nach Breslau-Oderumschlag oder Cosel-Oderhafen zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts und Hamburg transit seewärts	In der 5. Rubrik „das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezw. Route) von" hat es statt „Podwoloczyska (Bhf.) trs. a) für Sendungen der Linie Woloczysk Proskurow (incl.)" richtig „Podwoloczyska (Bhf.) trs. a) für Sendungen von Stationen der Linie Woloczysk—Proskurow **(excl.)** zu lauten	

Umsatz von Getreide im öffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau

für das Jahr 1896.

Monat	Eingelagert: Inländisches (Metercentner)	Eingelagert: Transito (Metercentner)	Eingelagert: Zusammen (Metercentner)	Eingelagert: Versicherter Werth fl. ö. W.	Ausgelagert: Inländisches (Metercentner)	Ausgelagert: Transito (Metercentner)	Ausgelagert: Zusammen (Metercentner)	Ausgelagert: Versicherter Werth fl. ö. W.
Vorrath am 1. Jänner 1896	9340·94	3554·98	12895·92	115.542	—	—	—	—
Jänner	4627·23	4924·95	9552·18	86.992	2329·02	2032·73	4361·75	44.588
Februar	4432·63	4033·95	8466·58	78.620	2416·26	1650·74	4067·00	46.863
März	3861·64	1277·02	5138·66	48.061	5160·95	3475·66	8636·61	74.934
April	1531·80	472·95	2004·75	22.790	4332·55	4309·78	8642·33	74.645
Mai	1733·64	1266·58	3000·22	32.905	3487·94	1957·29	5445·23	55.903
Juni	1330·56	575·87	1906·43	22.610	3485·01	771·46	4256·47	35.143
Juli	2632·50	1110·13	3742·63	65.875	4740·21	1107·33	5847·54	43.709
August	3980·74	1674·84	5655·58	58.041	2095·41	937·76	3033·17	35.092
September	3992·94	1988·53	5981·47	70.836	3602·26	1286·05	4888·31	48.285
October	10003·51	3054·08	13057·59	104.025	5826·42	2037·99	7864·41	70.512
November	9448·45	5185·81	14634·26	130.002	7205·15	4487·35	11692·50	96.351
December	10914·40	5602·64	16517·04	142.084	6268·45	3558·01	9826·46	86.529
Vorrath am 31. Dec. 1896	—	—	—	—	16881·35	7110·18	23991·53	265.829
Zusammen	67830·98	34722·33	102553·31	978.383	67830·98	34722·33	102553·31	978.383

Umsatz der Lagerscheine im öffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau

für das Jahr 1896.

Monat	Ausgestellt auf Getreide, inländisches: Stück	Versicherter Werth	Ausgestellt auf Getreide, Transito: Stück	Versicherter Werth	Ausgestellt auf Spiritus: Stück	Versicherter Werth	Eingezogen für Getreide, inländisches: Stück	Versicherter Werth	Eingezogen für Getreide, Transito: Stück	Versicherter Werth	Eingezogen für Spiritus: Stück	Versicherter Werth
Stand am 1. Jänner 1896	17	19.750	5	6.717	—	—	—	—	—	—	—	—
Jänner	21	17.550	23	17.950	—	—	3	2.900	1	3.317	—	—
Februar	23	17.080	15	12.537	—	—	9	8.080	5	5.100	—	—
März	18	31.220	20	17.805	—	—	12	15.000	20	16.355	—	—
April	5	4.060	2	2.600	—	—	14	12.013	29	25.912	—	—
Mai	16	17.240	—	-	—	—	23	23.570	4	3.425	—	—
Juni	12	18.940	4	2.800	—	—	9	16.530	2	1.300	—	—
Juli	11	15.780	1	600	—	—	16	20.730	2	950	—	—
August	12	8.230	5	3.590	—	—	5	3.280	2	1.420	—	—
September	2	1.550	7	5.877	—	—	5	8.510	5	4.207	—	—
October	13	15.084	3	2.100	—	—	9	6.790	—	—	—	—
November	17	13.410	2	2.200	—	—	15	15.440	10	7.100	—	—
December	3	5.700	6	4.150	—	—	7	7.150	6	4.150	—	—
Stand am 31. December 1896	—	—	—	—	—	—	36	45.601	7	5.690	—	—
	173	185.594	93	78.926	—	—	173	185.594	93	78.926	—	—

Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach **Brindisi, Corfu**	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ **Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante**	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ **Constantinopel, Dedeagh, Salonich**	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ **Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo**	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ **Burgas, Costanza, Port Said, Varna**	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ **Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt**	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

Anlässlich der Erweiterung der bestehenden Station, bezw. der Errichtung eines Rangirbahnhofes in Beraun gelangen dortselbst im laufenden Jahre nachstehende Hochbauherstellungen zur Ausführung:

1. Neues Druckwerksgebäude nächst dem Beraunflusse sammt Brunnen und einem dazugehörigen Kohlenschuppen.
2. Erhöhung des bestehenden Reservoirgebäudes.
3. Ueberdachung der Rampe zwischen den bestehenden Güterschuppen.
4. Ein Stationsgebäude in dem Rangirbahnhofe.
5. Normales, ringförmiges Heizhaus für 10 Locomotivstände mit einem Wohnungsanbaue und einer Werggrube.
6. Neues Reservoirgebäude für 2 Reservoire.
7. Normaler Kohlenschuppen.
8. Die Arbeiteraborte.
9. Eine Putzgrube, 24 m lang, sammt Krahn- und Tropfschacht.
10. Eine Locomotiv-Drehscheibe, 17 m im Durchmesser.
11. 2 Hausbrunnen.
12. 3 Kehricht- und Aschengruben.

Die zu vergebenden Arbeiten erstrecken sich auf die vollständige Herstellung der vorerwähnten Objecte, welche zur Zeit der Uebergabe vollkommen benützungsfähig sein müssen.

Die Bauvergebung erfolgt gegen Pauschalverträge, wobei bemerkt wird, dass die Arbeiten unter den in den Plänen ersichtlichen Normallinien, sowie sonstige Arbeiten auf Nachmass auf Grund der in der eine Beilage des Offertes bildenden Preisliste enthaltenen Einheitspreise vergütet werden.

Nähere Bestimmungen rücksichtlich der Bauvollendung und der Einbringung der Offerte, die Formularien für diese letzteren, der summarische Kostenvoranschlag und die Preisliste für Arbeiten auf Nachmass, ferner alle erforderlichen Pläne, die Baubeschreibungen, allgemeine und specielle Baubedingnisse erliegen im Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II, wo dieselben während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8 bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr Mittags eingesehen werden können, und wo auch jede gewünschte Auskunft ertheilt wird, sowie die vorerwähnten Formularien für Offerte, der Kostenvoranschlag, die Preisliste und die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte jedem Offerenten ausgefolgt werden.

Die Offerte, welche mit einem Erlagschein über das auf fl. 4700 bemessene Vadium belegt sein müssen, sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert auf die Herstellung von Hochbauten in dem Bahnhofe Beraun“** versehen, **bis 10. Februar 1897 um 12 Uhr Mittags** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Bis 25. Februar 1897 bleiben die Offerenten mit ihrem Offerte im Worte.

Im Erstehungsfalle hat das erlegte Vadium die Caution zu bilden.

Die sämmtlichen oberwähnten Bauherstellungen müssen bis 30. September 1897 complet fertig und zur anstandslosen Inbenützungnahme geeignet sein.

Die Drehscheiben-Untermauerung, sowie die für Zwecke der Wasserversorgung bestimmten Bauten müssen dabei bis 15. Juli 1897 soweit fertig sein, dass mit der Montirung der Construction, bezw. der mechanischen Ausrüstung begonnen werden könne.

Es wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der soliden Ausführung der zu übernehmenden Bauten darzuthun in der Lage sein werden.

Auch wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile des Offertes bezeichneten Beilagen fehlt, oder in welchen eine theilweise oder gänzliche Aenderung der Grundlagen angestrebt werden sollte, sowie jene, deren Einreichung ohne Erlag des Vadiums erfolgt, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag, am 19. Jänner 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. | **Wien, 28. Jänner 1897.** | **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 12. Jänner 1897,*) betreffend die Gestattung des amtlichen Aufdruckes des Stempelzeichens zu 5 kr. und 1 kr. auf Frachtbriefen für den Binnenschiffahrtsverkehr.

Es wird bekannt gegeben, dass der mit den Verordnungen vom 26. September 1891, R.-G.-Bl. Nr. 148, dann vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, bezw. vom 14. Februar 1893, R.-G.-Bl. Nr. 24, vom 10. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 81, vom 6. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 43, und vom 7. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 199, hinsichtlich der Seefrachtbriefe, bezw. hinsichtlich der in Privatdruckereien hergestellten Eisenbahnfrachtbriefe bei den Signatursämtern in Wien, Triest, Prag, Brünn, Lemberg, Graz, Linz, Salzburg, Kolin und Reichenberg eingeführte amtliche Eindruck der Stempelzeichen zu 5 kr. und 1 kr. vom 1. Februar 1897 an bei allen diesen Aemtern unter den üblichen Cautelen auch auf Frachtbriefen für den Binnenschiffahrtsverkehr erfolgen kann.

Biliński m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 21. Jänner 1897, Z. 1084/IV, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Vornahme von Versuchen mit Rauchverzehrungs-Apparaten bei den Locomotiven.

Rücksichten für das reisende Publicum sowohl als auch für die Bahnanrainer gebieten es, dass sich die Bahnverwaltungen bemühen, bei den Locomotiven eine thunlichst rauchfreie Feuerung zu erzielen.

Das k. k. Eisenbahnministerium fordert daher die geehrte Verwaltung auf, bezüglich der Rauchverzehrung bei den Locomotiven eingehende Versuche zu machen und geeignete Rauchverzehrungs-Apparate zur Anwendung zu bringen.

Ueber die getroffenen Massnahmen wolle längstens bis zum Schlusse dieses Jahres berichtet werden.

Wien, am 21. Jänner 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Dobřiš über Rosowitz nach Přibram.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Josef Köhler in Prag im Vereine mit dem Ingenieur Heinrich Raynal in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Dobřiš über Rosowitz nach Přibram im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. Jänner 1897. Z. 16.450/I ex 1896.

*) Enthalten in dem am 26. Jänner 1897 ausgegebenen VII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 25.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahn Klosterneuburg-Weidling—Weidling. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. Jänner die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegten Projectes für eine mit 1 m Spurweite und mit durchgängiger Strassenbenützung auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn von der Station Klosterneuburg-Weidling der Staatsbahnlinie Wien—Gmünd nach Weidling im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 16.168/I ex 1896.]

Elektrische Kleinbahn Trautenau-Freiheit-Dunkelthal mit Abzweigung von Freiheit nach Johannisbad. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 27. und 28. August 1896 durchgeführten Trassenrevision bezüglich der mit 0·76 m Spurweite auszuführenden, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn mit Strassenbenützung von Trautenau über Freiheit nach Dunkelthal mit einer auf eigenem Planum herzustellenden Abzweigung von Freiheit nach Johannisbad nebst einer weiteren Abzweigung zur Station Freiheit-Johannisbad der Oesterr. Nordwestbahn hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der gedachten Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt.
[E.-M.-Z. 12.145/I ex 1896.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bauconsensertheilung für Pflasterungsarbeiten am Wiener Bahnhofe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Pflasterung

1. der Equipagenrampe beim Eilgutabgabsmagazine,
2. der Zufahrt zum Hebekrahn Nr. 2 zwischen Magazin Nr. IV und V,
3. der Zufahrt zum Krahn Nr. 3 bis zum Magazin Nr. V,
4. der Zufahrt zum Krahn Nr. 4 beim Magazin Nr. VI, und
5. des Lagerplatzes hinter dem Getreideschuppen Nr. 1

am Bahnhofe Wien ertheilt. [E.-M.-Z. 10.115/IV ex 1896.]

— (Linie Prag—Bodenbach: Vergrösserung der Warte- und Bureaulocalitäten in Theresienstadt.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Vergrösserung der Warte- und Bureauräumlichkeiten im Aufnahmsgebäude der Station Theresienstadt der Linie Prag—Bodenbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 855/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Jungbunzlau: Bauconsensertheilung für die Herstellung einer Verladerampe und eines Güterschuppens in der Station Wlkanetsch.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer Verladerampe und eines Güterschuppens in der Station Wlkanetsch der Linie Wien—Jungbunzlau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 1017/IV.]

— (Linie Gross-Wossek—Parschnitz: Bauconsensertheilung für Herstellungen und Adaptirungen in der Station Neu-Bidschow.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer Veranda beim Aufnahmsgebäude und für Adaptirungen im Aufnahmsgebäude der Station Neu-Bidschow der Linie Gross-Wossek—Parschnitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 297/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Bauconsensertheilung für die restliche Ausmauerung des Sedlowitzer Tunnels.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die restliche Ausmauerung des Sedlowitzer Tunnels von km 133·290 bis km 133·296 zwischen den Stationen Sichrov und Liebenau der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ertheilt. [E.-M.-Z. 10.895/IV ex 1896.]

Ostgalizische Localbahnen. (Linie Hadynkowce—Iwanie puste: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. October 1896 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Theilstrecke von km 23·8/9 bis km 27·5/6 der Linie Hadynkowce—Iwanie puste der Ostgalizischen Localbahnen wurde von der k. k. Statthalterei in Lemberg für die Erd- und Nebenarbeiten der Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt und die Enteignungserkenntnisse unter Einem gefällt. [E.-M.-Z. 8932/IV ex 1896.]

Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno. (Unterbauobjecte und Stationsanlagen.) Die von der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten Pläne für die Unterbauobjecte und Stationsanlagen auf der als Localbahn umzugestaltenden Schleppbahn Kuttenthal—Unter-Cetno wurden genehmigt.
[E.-M.-Z. 14.791/I ex 1896.]

Elektrische Kleinbahn Graz-Fölling. (Theilstrecke Graz—Maria Trost: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des vom Stadtbaumeister Andrea Franz vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke Graz—Maria Trost der elektrischen Kleinbahn Graz-Fölling die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung angeordnet. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander betraut. [E.-M.-Z. 525/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend den Bau und Betrieb der Localbahn Tisza-Lök—Büd-Szent Mihály.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 155 vom 25. December 1896 veröffentlicht den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend den Bau und Betrieb einer Localbahn von Tisza-Lök nach Büd-Szent Mihály (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7, Vorconcession Nr. 3). Concessionswerber für die von der Station Tisza-Lök der Localbahn Nyiregyháza—Tisza-Polgar aus diese in der Station Büd-Szent Mihály mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—Büd-Szent Mihály verbindenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie ist der Concessionär der bereits eröffneten Theilstrecke Tisza-Polgár—Büd-Szent Mihály Andreas György. Die effectiven Kosten der 7·9 km langen Linie sind mit 246.000 fl., d. i. 31.140 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 16.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 26. December 1896, Z. 75.074, der Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen in Budapest und Consorten für eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Hauptlinie Uj-Dombovár—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich im Bereiche der Stadt Fünfkirchen verzweigende und die dortige Eisenbahnstation mit den gesellschaftlichen Elektricitätswerken verbindende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem, eventuell pneumatischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 26. December 1896, Z. 77.593, dem Grafen Hermann Leiningen für
   a) eine von der Station Ó-Becse der Linie Szabadka—Ó-Becse der Bács-Bodrogher Comitatsbahnen abzweigende und diese längs der Theiss über Tisza-Földvár, Csurog, Gyurgyevo, Zsabya, Kovil-Szent István, Vilova und die Gemarkung der Gemeinde Fok bis Titel führende normalspurige Localbahn;
   b) eine vom Theissufer nächst der zukünftigen Station Zsablya der Linie a) abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Katy in der Station Uj-Vidék (Neusatz) mit der Linie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad verbindende normalspurige Localbahn

   auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 28. December 1896 dem Güterdirector Michael Hódiska in Krásznahorka-Váralja für eine von der Station Rozsnyó der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Dernö und die Gemarkung der Gemeinde Lucska in der Station Torna der Boldvathalbahn verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 2. Jänner 1897, Z. 80.869 ex 1896, die den Reichstags-Abgeordneten Oskar Metzl und Samuel Dörr mit Erlass vom 11. December 1895, Z. 87.122, ertheilte Vorconcession für
   a) eine von der Station Szent-Ágotha aus über Bendorf, Alczina, Ujegyház, Holczmány und die Gemarkung der

Gemeinde Hortobágyfalva bis zur Station Nagy-Szeben (Hermannstadt) der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linien Nagy-Szeben—Fogaras und Nagy-Szeben—Nagy-Disznód;

b) eine von der zukünftigen Station Hortobágyfalva der Linie a) abzweigende, bis Veresmárt (Comitat Szeben) führende Flügelbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1896) für fernerhin den Rechtsnachfolgern der Obgenannten, Martin Schuster, Josef Schullerus, Gustav Heinrich und Johann Wagner,

auf die Dauer eines Jahres.

Anlage von durch Wasserkraft zu betreibenden Centralstationen für Erzeugung elektrischer Kraft im Bereiche des Eisernen Thores. (Vorconcessionsertheilung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 26. December 1896, Z. 73.502, dem Maschinenfabrikanten und Mitgliede des Bauconsortiums für die Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore, Hugo Luther, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Anlage von durch Wasserkraft in Bewegung zu setzenden maschinellen Einrichtungen zum Behufe der Erzeugung elektrischer Kraft als Motor für Betriebsmaschinen aller Art (Eisenbahnen, Fabriken etc.) im Bereiche des Eisernen Thores (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138 und 146 ex 1896), und zwar auf dem ungarischen Gebietstheile der (linksuferseitigen) Stromstrecke Kozla-Dojke—ungarisch-rumänische Landesgrenze, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Bauleistungen und Betriebsergebnisse im Jahre 1896.) Die Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Jahre 1896 ihre Thätigkeit beinahe ausschliesslich der Durchführung des Umbaues ihrer Linien und der Einrichtung des elektrischen Betriebes zugewendet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1895). Die Bauarbeiten selbst waren durch die Rücksichtnahme auf die Millennarfestlichkeiten ebenso wie durch den Umstand, dass auch der Pferdebahnbetrieb ordnungsgemäss abgewickelt werden musste, wesentlich behindert. Es konnte dennoch an die Eröffnung der ersten Linie auf elektrischen Betrieb am 31. Mai geschritten werden. Dem stufenweisen Fortschritte im Ausbau folgend, wurden sodann die Linien Vigszinház—Altofen, Kettenbrücke—Altofen, Auwinkel und schliesslich am 8. December ein Theil der Boulevardlinie Vigszinház—Carlskaserne dem elektrischen Betriebe übergeben. Es wurden bisher 62 km fertiggestellt, wovon 10 km mit unterirdischer Stromzuführung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1896), 52 km aber mit Oberleitung versehen sind. An Hochbauten ist auch eine bedeutende Leistung zu verzeichnen, indem in Ofen am Pálffyplatze eine Centralstation für 1800 Pferdekräfte errichtet und fertiggestellt wurde und vier Wagenremisen mit einem Fassungsraum für 142 Wagen bereits zur Verfügung stehen. Desgleichen wurde das Werkstättengebäude für das Ofner Netz hergestellt. Der Bau der zweiten Centralstation, welche für das Pester Netz (3400 Pferdekräfte) in der Damjanichgasse errichtet wird, wurde bis Jahresschluss 1896 fertiggestellt, so dass die Einrichtung und Montirung in dieser zweiten Centrale bereits Anfangs Jänner begonnen hat. Das Kabelnetz für die Ofner Linien, sowie für die in Betrieb genommenen Theile des Pester Netzes ist complet hergestellt. Die Leitungsanlagen für das Pester Netz kommen im März zur Verlegung. Mit der Durchführung der rückständigen Arbeiten auf dem Pester Netze wird mit Beginn des Frühjahres vorgegangen werden, und sind ausserordentliche Massnahmen getroffen worden, um einen je rascheren Abschluss des Umbaues zu ermöglichen. Die Eröffnung der einzelnen Theilstrecken soll wieder successive erfolgen und die Durchführung mit Ende des Jahres 1897 unbedingt beendigt werden. — Was die Verkehrsbewegung auf den Linien der Budapester Strasseneisenbahn im Jahre 1896 betrifft, war dieselbe einestheils durch die Bauthätigkeit, andererseits durch die Unterbrechung des directen Verkehres an den wichtigsten Punkten des Netzes, wo der Anschluss an den elektrischen Betrieb bewerkstelligt wurde, in wesentlichem Masse beeinträchtigt. Dennoch wurde bereits jetzt festgestellt, dass der elektrische Betrieb ausserordentliche Vortheile gegenüber der aufgelassenen Betriebsart bietet und dort, wo die Unterbrechung durch das unfreiwillige Umsteigen auf die Pferdeeisenbahn eliminirt wird, eine wesentliche Steigerung der Frequenz mit sich bringt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre der Gesellschaft waren zusammen fl. 2,155.000, was einer Mehreinnahme von fl. 205.000 entspricht (vergl. Bericht über die Betriebsergebnisse im Jahre 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 10 ex 1896). Was den finanziellen Stand der Gesellschaft anbelangt, ist derselbe in jeder Beziehung als befriedigend zu bezeichnen. Mit Jahresschluss verfügte die Gesellschaft über nahezu acht Millionen Gulden Baarmittel. Die Gesellschaft besitzt ausserdem in ihrem Portefeuille Titres der Vicinalbahnen, Franz Josef-Untergrundbahn und diverse Werthe im beiläufigen Betrage von fünf Millionen Gulden. Die Reserven der Gesellschaft haben im abgelaufenen Jahre eine wesentliche Stärkung erfahren, indem aus den bisherigen Actienemissionen circa drei Millionen Gulden denselben zugeführt wurden.

— (Politisch-administrative Begehung der projectirten Linie zum Südbahnhofe.) Am 10. und 11. Jänner fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Josef Stetina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der Südbahn-Gesellschaft die politisch-administrative Begehung der von der Strasseneisenbahn-Gesellschaft vom donaurechtsuferseitigen (Ofner) Brückenkopfe der Franz Josef- (Zollamts-) Brücke aus projectirten Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1896) statt. Die vorgelegten Pläne wurden im Allgemeinen einstimmig acceptirt. Generaldirector Jellinek gab namens der Gesellschaft die Erklärung ab, die Linie raschestens auszubauen, dort, wo es die Regulirungsverhältnisse noch nicht gestatten, den Bau provisorisch herzustellen und seinerzeit, nach Herstellung des definitiven Strassenniveau, die Umlegung der Geleise sofort nach der Aufforderung der Stadtbehörde bewerkstelligen zu lassen. Die neue Linie wird vom Ofner Brückenkopfe aus mit Benützung entsprechender Strassenzüge des II. Stadtbezirkes (Taban und Christinenstadt), den Christinenring durchziehend, an das Ringbahngeleise der kgl. Ungar. Staatsbahnen anschliessen und (im Péageverhältnisse) bis zum Südbahnhofe führen. Vom Christinenring aus wird die neue Linie mit der Auwinkler Linie durch eine kurze Schleife verbunden sein. Die bis zum Ausbaue der Budapester Ringbahn (als theilweise Péagestrecke für die Strassenbahnzüge) vom Strassenbahnverkehr ausgeschlossen gebliebene Südbahnstation der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof wird nach Ausbau der neuen Linie durch diese sowohl im Norden (via Margarethenbrücke) als auch im Süden (via Franz Josef-Brücke) — im Scheitelpunkte einer die rechtsuferseitigen Bezirke bogenförmig durchschneidenden, elektrisch betriebenen Strassenbahn liegend — mit dem gesammten innerstädtischen und Extravillan-Strassenbahnnetze sowohl der projectirenden Gesellschaft als auch durch Vermittlung der geplanten wechselseitigen directen Anschlüsse mit den Linien der Stadtbahn-Gesellschaft verbunden werden. Die auf diese Weise geschaffene rasche und bequeme Verbindung selbst der entlegensten Stadttheile mit dem Südbahnhofe wird wesentlich zur Steigerung des Verkehres zwischen Budapest und den Plattensee-Bädern, dies- und jenseits des Sees, beitragen.

Ungarische Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Győr (Raab). (Gründung.) In Győr wurde unter der Firma „Ungarische Waggon- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft" eine Unternehmung gegründet, welche den Bau von Locomotiven und sonstigen Maschinen für Dampfbetrieb, von Waggons für Eisenbahnen aller Kategorien, schliesslich von elektrischen Apparaten für Communications- und Fabrikszwecke, Telegraphie und Telephon etc. cultiviren wird.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wiedereröffnung der Localfahrten zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova.) Ab 21. Jänner werden im Monate Jänner, so lange es die Witterungsverhältnisse gestatten, zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova folgende Localschiffahrten unterhalten:

Von Semlin nach Belgrad: um 8 Uhr, 10 Uhr Vormittags, 2½ Uhr, 4 Uhr Nachmittags;

von Belgrad nach Semlin: um 9 Uhr Vormittags, 2 Uhr, 3 Uhr, 4½ Uhr Nachmittags;

von Semlin—Belgrad nach Pancsova: um 10 Uhr Vormittags;

von Pancsova nach Belgrad—Semlin: um 12½ Uhr Nachmittags.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 15. December 1896:

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 29. December 1896:

Welser Localbahn-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 31. December 1896:

Muranythalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Jänner:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsanleihe (Rückzahlung ab 1. April).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 3 pCt. Prioritäten vom Jahre 1893, 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891 und 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Grosswardein—Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Güns-Steinamanger Eisenbahn. 6 pCt. Prioritätsactien v. J. 1883 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen und 4 pCt. Prioritäten v. J. 1884 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Poprádthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. (Rückzahlung ab 1. April).

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli 1897 und ab 1. Jänner 1898).

Zwolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli.)

Börsemässiger Rückkauf.

2 pCt. Prioritätsobligationen der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. In Gemässheit des curatelgerichtlich genehmigten Uebereinkommens mit den Prioritäten-Curatoren ddo. 22. November 1877 und des diesbezüglichen Verlosungsplanes wurde die im Jahre 1897 zu amortisirende Anzahl von 115 Stück 2 pCt. Prioritätsobligationen der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft vom Jahre 1878, IV. Emission à fl. 150 ö. W. Silber börsemässig rückgekauft und sammt allen daran haftenden Coupons unter Intervention eines k. k. Notars für den weiteren Verkehr unbrauchbar gemacht.

Steyrthalbahn-Actien. Für das Jahr 1896 wurden 30 Stück Actien börsemässig rückgekauft.

Rückzahlungen.

Ab 2. Jänner:

Erzherzog Albrecht-Bahn. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1896).

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn Prioritätsactien.

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).

Békéser Localeisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).

Biharer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 6. Juli 1896).

Böhmische Westbahn. 4 pCt. Silber-Mark- und Kronenprioritäten (verlost am 1. Juli 1896).

Bozen-Meraner Bahn. Actien und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Brasso (Kronstadt) - Haromszeker Localeisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten II. Em. (verlost am 1. October 1896).

Bukowinaer Localbahnen. Prioritätsactien (verlost am 1. December 1896).

— 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli 1896).

Budapester elektrische Stadtbahn. Actien (verlost am 6. Juni 1896).

Csakathurn-Agramer Vicinalbahn. 5 pCt. Goldprioritäten (verlost am 2. Juli 1896).

Localbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Leta. Prioritätsactien (verlost am 23. Juni 1896).

Debreczen—Hajdu-Nánáser Eisenbahn. Prioritätsactien.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lose (verlost am 1. Juli 1896).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em. (verlost am 1. October 1896).

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (verlost am 1. October 1896).

Eperies-Bartfelder Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Felek-Fogaraser Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli 1896).

Gölnitzthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft. 6 pCt. Prioritätsactien (verlost am 16. Juni 1896).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. $4^1/_2$ pCt. und 5 pCt. Prioritäten II. und III. Em. (verlost am 1. October 1896).

Gross-Kikinda — Gross-Becskereker Eisenbahn. Prioritätsactien.

Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).

Haraszti-Raczkever Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).

Hidegkut-Tamaser Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 26. Juni 1896).

Holics-Gödinger Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1896).

Kaposvár-Mocsolader Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 26. Juni 1896).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen Em. 1889, und zwar 4 pCt. Silberprioritäten (österr. Strecke), 4 pCt. Silberprioritäten und 4 pCt. Goldprioritäten (verlost am 1. Juli 1896).

— 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1891 (verlost am 1. October 1896).

Kis-Ujszállás — Dévaványa — Gyomaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 6. Juli 1896).

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Mährische Westbahn (Prossnitz—Trübau). 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli 1896).

Maros-Vasarhely—Szasz-Regener Vicinalbahn. Prioritätsactien.

Matraer Localeisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 6. Juli 1896).

Localbahn Mori-Arco-Riva a. Gardasee. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).

Localbahn Nagy-Belicz—Privigye. Prioritätsactien (verlost am 26. September 1896).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Nyiregyhaza-Mátészalkaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 6. Juli 1896).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli 1896).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1883 (verlost am 1. Juli 1896).

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Juli 1896).

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Actien (verlost am 10. Juli 1896).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (verlost am 4. December 1896).

Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten Serie B (verlost am 1. Juli 1896)

— 3 pCt. Prioritäten der Serien A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V, Z (verlost am 1. December 1896).

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Eisenbahn Szatmár-Nagybánya. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli 1896).
Szilagysager Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 6. Juli 1896).
Torontaler Localbahn. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten (verlost am 20. October 1896).
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juli 1896).
Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. und 4 pCt. Obligationen (verlost am 24. September 1896).
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen v. J. 1876 (verlost am 1. Juli 1896).
Ungarische $4^1/_2$ pCt. Staatseisenbahn-Silberanleihe (verlost am 1. October 1896).
Ungarische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1890 (verlost am 1. October 1896).
Ungthalbahn. Prioritätsactien (verlost am 29. Februar 1896).
Valsugana-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen (verlost am 1. Juli 1896).
Localeisenbahn Versecz-Kubin. Prioritätsactien (verlost am 6. Juli 1896).
Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 30. Juni 1896).
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1896).
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Prioritäten (verlost am 1. Jänner 1896).
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. Jänner 1897:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Frcs. 5.—.
Kaiser Franz Josef-Bahn. $5^1/_4$ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. $5^3/_4$ pCt. fl. 5.75 ö. W.
Linz-Budweiser Bahn. $5^1/_4$ pCt. fl. 5.25 Silber.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W., II. Em. v. J. 1885 für je Mk. 600 Capital Mk. 12.—, v. J. 1895 für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—
Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. Kr. 8.—.
Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. I. und II. Em. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1890. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Em. 1894. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Für je Kr. 600 Capital Kr. 12.—.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— Silber.

Ungarische Staatsschuld.

Ungar. $4^1/_2$ pCt. Staatseisenbahn-Silberanleihe vom Jahre 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Silber.
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen III. Em. vom Jahre 1876 Gold fl. 2.25 = Frcs. $5.62^1/_2$.

Actien von Transportunternehmungen.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 5.— ö. W.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 8.— ö. W.
Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritätsactien Frcs. 12.50.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 26.25 Silber, halbe Actie fl. 13.12·5 Silber, Fünftel-Actie fl. 5.25 Silber.
Friauler Eisenbahn. fl. 4.— ö. W.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 ö. W.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. fl. 3.97·2 ö. W.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. fl. 1.50 ö. W.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Stammactien-Coupon fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Nordwestbahn. lit. A fl. 5.— Silber.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 4.— ö. W.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Frcs. 12.50.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Ungarische Westbahn. fl. 4.94·7 Silber.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 3.— ö. W.
Welser Localbahn. fl. —.50 ö. W.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.

Pfandbriefe.

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Obligationen. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.50. — 4 pCt. Obligationen. Für je Kr. 200 Capital Kr. 2.—.

Prioritätsobligationen.

„Adria“, kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1880. Für Stücke à Mk. 1500 Mk. 30.—, für Stücke à Mk. 300 Mk. 6.—. — $3^1/_2$ pCt. vom Jahre 1896. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5.25.
Böhmische Nordbahn. 4pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager Bahn) I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Budapester Strasseneisenbahn. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Em. 1869, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber, Em. 1874 für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt. Em. 1891 für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 3 pCt. Em. 1893 für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.
Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— öst. Währ.
Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. $4^1/_2$ pCt. I. Em. fl. 3.37·5 Silber. — 5 pCt. II. Em. fl. 3.75 Silber, III. Em. fl. 3.75 Silber. — 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889 für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, Em. 1889 für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—, Em. 1891 (in Gold) für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Oesterr. Lloyd. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, Em. 1881 und 1882 für je fl. 500 Capital fl. 12.50 Gold. — $4^1/_2$ pCt. Em. 1884 für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold. — 4 pCt. Em. 1887 für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold, Em. 1895 für je Mk. 2000 Capital Mk. 40.—.
Mährische Westbahn. 4 pCt. fl. 4.— ö. W.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.
Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten Em. 1883 Mk. 7.50. — 3 pCt. Goldprioritäten. Für je Mk. 300 Capital Mk. 4.50.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50. — 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1892. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Torontaler Localbahn. $4^1/_2$ pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.50.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. fl. 5.— Silber. — 4 pCt. Em. 1887 fl. 4.— Silber.
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Kr. 9.—.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. v. J. 1891. Für je fl. 1000 Capital fl. 20.— Silber.
Valsuganabahn. 4 pCt. (in Kronenwährung). Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Vereinigte Prioritätenanleihe ungarischer Eisenbahnen (Investitionsanleihe vom Jahre 1888). $4^1/_2$ pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. fl. 4.— Silber.
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 1. Februar:

Ungarische $4^1/_2$ pCt. Staatseisenbahn-Goldanleihe vom Jahre 1889. Für je fl. 100 Capital Frcs. 5.62·5.
Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 pCt. Obligationen. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Ungarische $4^1/_2$ pCt. Staatseisenbahn-Goldanleihe (verlost am 2. November 1896).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XIV. Stückes.) Das am 20. Jänner 1897 herausgegebene XIV. Stück enthält unter

Nr. 2857: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 19. Jänner 1897, Z. 664, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus mehreren Bezirken Steiermarks.

Nr. 2858: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 10. Jänner 1897, Z. 2746/I, betreffend die Sperrverfügung über den Bezirk Prjedor gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Klauenvieh.

Nr. 2859: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 17. Jänner 1897, Z. 1846, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus Tirol und Vorarlberg nach Elsass-Lothringen.

Nr. 2860: Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Jänner 1897, Z. 683/III, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

— (Inhalt des XV. Stückes.) Das am 21. Jänner herausgegebene XV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2861: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 18. Jänner 1897, Z. 1661, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkung im Gerichtsbezirke Knittelfeld.

Nr. 2862: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 14. Jänner 1897, Z. 887/IV, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus den bosnischen Bezirken Fojnica und Visoko, sowie das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus den bosnischen Bezirken Bihać und Gračanica.

— (Inhalt des XVI. Stückes.) Das am 22. Jänner herausgegebene XVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2863: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 19. Jänner 1897, Z. 9631, betreffend die Schliessung der Vieheinfuhrstation Ebmath.

Nr. 2864: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 12. Jänner 1897, Z. 2721, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus den Gerichtsbezirken Borynia und Bursztyn.

Nr. 2865: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. Jänner 1897, Z. 1041, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Klauenthiere aus dem rumänischen Districte Botosani.

Nr. 2866: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Jänner 1897, Z. 1512, betreffend die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes für Wiederkäuer aus den bosnischen Bezirken Bugojno, Glamoć und Livno.

— (Inhalt des XVII. Stückes.) Das am 23. Jänner herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blatte enthält unter

Nr. 2867: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 2. Jänner 1897, Z. 164.473/I/96, betreffend die theilweise Sperre des Bezirkes Gračanica gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Klauenvieh.

Nr. 2868: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 12. Jänner 1897, Z. 1005, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren in Ungarn.

Nr. 2869: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. Jänner 1897, Z. 1670, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

Nr. 2870: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 22. Jänner 1897, Z. 878, betreffend den Viehverkehr mit Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2871: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. Jänner 1897, Z. 6608, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2872: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 13. Jänner 1897, Z. 4373/I, betreffend Viehverkehrsbeschränkungen in den Bezirken Tuzla und Krupa.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. Jänner d. J. dem Ministerialrathe im Eisenbahnministerium Dr. Theodor Haberer das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. Jänner d. J. in Würdigung verdienstlicher Leistungen im Interesse der Heeresverwaltung allergnädigst geruht, zu gestatten, dass dem Ministerialrathe im Eisenbahnministerium Dr. Josef Ritter von Küchler der Ausdruck der Allerhöchsten Anerkennung bekannt gegeben werde;

ferner zu verleihen:

dem Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Franz Klug taxfrei den Titel eines Regierungsrathes;

dem Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Johann Follhofner und

dem im Eisenbahnministerium in Verwendung stehenden Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Emil Ritter von Planker-Klaps das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens;

dem Oberinspector der priv. österreichischen Nordwestbahn Berthold Port taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes; endlich

dem im Eisenbahnministerium in Verwendung stehenden Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Rudolf Ruziczka das goldene Verdienstkreuz.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. Jänner d. J. dem Ministerialsecretär im Handelsministerium Alphons von Glaser den Titel und Charakter eines Sectionsrathes und dem in demselben Ministerium in Verwendung stehenden General-Directionsrathe, kais. Rathe Victor Schützenhofer, den Titel und Charakter eines Oberbaurathes, beiden mit Nachsicht der Taxen, allergnädigst zu verleihen geruht.

Guttenberg m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Botenlohntarif für die Zustellung der Aviso- und Bezugscheine in den nachbenannten Halte- und Ladestellen.

Mit Zustimmung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Erlass vom 20. November 1896, Zahl 4771/III, werden für die Benachrichtigung der Empfänger vom Anlangen ihrer Sendungen durch Zustellung der Aviso- und Bezugscheine nachstehende Gebühren erhoben, und zwar:

Von der Halte- und Ladestelle	Nach der Ortschaft	Botenlohn per Frachtbrief und Empfänger fl.	kr.
Zahlenitz . . .	Chrastan	—	5
	Kurowitz	—	35
	Ruslawitz	—	50
	Zahlenitz	—	5
Voitelsbrunn . .	Drasenhofen	—	45
	Garschönthal	—	40
	Haidhof	—	20
	Poisbrunn	—	50
	Portsteich-Mühle	—	15
	Pulgram	—	60
	Steinabrunn	—	45
	Voitelsbrunn	—	10
Wildendürnbach	Alt-Prerau	—	5
	Kirchstätten	1	5
	Mitterhof	—	40
	Neu-Prerau	—	25
	Neu-Ruppersdorf	—	85
	Pottenhofen	1	5
	Rothenseehof	—	70
	Ruhhof	—	90
	Wildendürnbach	—	75
Bezmirau . . .	Bezmirau	—	5
	Bojanowitz	—	30
	Hradisko	—	20
	Zlobitz	—	40
Postoupek . . .	Hradisko	—	10
	Miňuwek	—	10
	Postoupek	—	5
Grügau	Čechowitz	—	60
	Gross-Teinitz	—	35
	Grügau	—	5
	Hoskowitz	—	70
	Kremann	—	40
	Kalkwerk der städt. Industrie-Verwalt. Olmütz	—	20
	Wsisko	—	25
Mierowitz a. H. .	Hruschka	—	30
	Langendorf	—	30
	Mierowitz a. H.	—	3
	Serbetz	—	50
	Střibernitz	—	40
	Tworowitz	—	50
	Vitčic	—	40
	Vrehoslawitz	—	40
	Wolfsschlucht	—	60
Niemtschitz . .	Dřinow	—	80
	Hruschka	—	30
	Mořitz	—	30
	Nezamislitz	—	30
	Niemtschitz	—	10
	Pawlowitz	—	60
	Tworowitz	—	50
	Uhřice	—	90
	Untschitz	—	70
Wežek-Bochoř .	Bochoř	—	30
	Kanowska	—	39
	Kyselowitz	—	55
	Moschtienitz	—	60
	Wežek	—	15
	Wlkosch	—	30
Pivin	Břesowitz	—	40
	Pivin	—	5
	Strerowitz	—	30
Čelčic	Čehowitz	—	25
	Čelčic	—	3
	Eiwan	—	45
	Klenowitz	—	20
	Obětkowitz	—	35
	Polkowitz	—	56
	Strerowitz	—	20
Jahronowitz . .	Drahlow	—	10
	Jahronowitz	—	10
	Lhotka	—	45
	Zlamanka	—	30
Kotojed	Gross-Tešan	—	50
	Kotojed	—	10
	Tesnowitz	—	30
	Travnik	—	30
	Vrbka	—	70
Scheleschowitz .	Aujezdsko	—	50
	Cočovitz	—	50
	Drahlow	—	15
	Kostelany	—	60
	Lhotka	—	40
	Lubna	—	50
	Milowitz	—	40
	Scheleschowitz	—	3
	Skržitz	—	30
	Sobesuk	—	30
	Tesanek	—	40
	Zlamanka	—	30

Wien, im Jänner 1897.

[59]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.)

Eröffnung der Station Markowce für den Frachtenverkehr in Wagenladungen.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Station Markowce der Strecke Lemberg—Czernowitz wird am 15. Jänner 1897 auch für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Stanislau, im December 1896. [60]

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Ausgabe des 1. Nachtrages zu Theil III, Heft 1.

Am 1. Februar 1897 tritt der 1. Nachtrag zu dem ab 1. April 1896 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. (Theil III, Heft 1) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes und besondere Ausnahmefrachtsätze für Malz.

Wien, am 25. Jänner 1897. [61]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einbeziehung des öffentlichen Landeslagerhauses in Lemberg als Reexpeditionsstelle für Sämereien in den Tarif.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1897 finden für Transporte von Sämereien russischer Herkunft bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen die in dem vom 1. August 1895 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen einschlägigen Frachtsätze von der ursprünglichen Aufgabs- (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition im öffentlichen Landeslagerhause in Lemberg Anwendung.

Bei Inanspruchnahme obiger Reexpeditionsbegünstigung sind die in dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2, für den obenbezeichneten Verkehr, Seite 7, enthaltenen Bestimmungen für die Reexpedition von Getreide etc. einzuhalten.

Wien, am 23. Jänner 1897. [62]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Instradirungsänderung beim Transport von lebendem Vieh.

Bis auf Weiteres werden bei Anwendung der directen Frachtsätze des vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarifes, Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes die Transporte von lebendem Vieh von Stationen der Strecken Cséffa—Orosháza, Szolnok—Szojol—Arad—Tövis—Predeál, Tövis—Kocsárd—Maros-Vasárhely, sowie Uj-Arad — Szt.-András sammt Nebenlinien und Anschlussbahnen nach Wien-Staatsbahnhof, Wien-St. Marx und Wien I. transit K.E.B. (Westbahnhof) via Ujszász-Bruck a. L. und die Transporte von Stationen der Budapest-Lajosmizseer Localeisenbahn nach Wien-Staatsbahnhof, Wien-Nordbahnhof, Wien-St. Marx und Wien I. transit K.E.B. (Westbahnhof) via Köbánya alsó pályaudvar-Marchegg befördert.

Demgemäss werden die Verkehrsleitungsvorschriften im bezeichneten Tarifhefte wie folgt berichtigt, und zwar:

Auf Seite 68 gilt die für die Stationen der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen angegebene Instradirung nur für den Verkehr mit Wien-Nordbahnhof, während die Leitung der Transporte nach Wien-Staatsbahnhof, Wien-St. Marx und Wien I. transit K. E. B. (Westbahnhof) in nachstehender Weise zu erfolgen hat, und zwar:

Im Verkehre mit

Mezöhegyes vom 1. bis 12. jeden Monats via Szarvas-Ujszász-Köbánya-Bruck a. L.,

Mezöhegyes vom 13. bis letzten jeden Monats via Kétegyháza-Ujszász-Köbánya-Bruck a. L.,

Csanád-Palota bis Kis-Zombor via Szeged-Czegléd-Marchegg,

den übrigen Stationen via Kétegyháza-Ujszász-Köbánya-Bruck a. L.

Auf Seite 69 ist im Punkte b) nach Szeged (inclusive) zu setzen: „sowie Stationen der Budapest-Lajosmizseer Localeisenbahn",

im Punkte e) ist nach Temesvár-Jozsefváros zu setzen „(incl.)",

im Punkte f) ist anstatt Cséffa zu setzen „Sámson (incl.)",

im Punkte g) ist nach Szolnok-teherpályaudvar zu setzen „(excl.)",

die Punkte h), i), j) und k) sind zu streichen.

Wien, am 25. Jänner 1897. [63]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionszulassung von Raffinadzucker in den Lagerhäusern in Saaz (B. E. B.), Bubna (St. E. G.) und Prag [Bubna] (B. E. B.).

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 111 vom 21. September 1895 auf Seite 1672, bezw. im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 108 vom 22. September 1896 auf Seite 1798 und 1799 enthaltenen Kundmachungen, betreffend Reexpeditionszulassung von Raffinadzucker in Saaz (B. E. B.), bezw. in Bubna (St. E. G.) und Prag [Bubna] (B.E.B.) werden mit 15. März 1897 aufgehoben, nachdem die darin zum Ausdruck gebrachten Reexpeditionszulassungen inzwischen in den am 1. Jänner 1897 zur Ausgabe gelangten Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes aufgenommen wurden.

Wien, am 26. Jänner 1897. [64]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Tarife vom 1. November 1894 für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirkes und zwischen Ober-Graslitz (Buschtěhrader Eisenbahn) und sächsischen

Stationen für Sendungen zwischen Ober-Graslitz (Buschtěhrader Eisenbahn) und Görlitz enthaltenen Frachtsätze treten mit 31. März dieses Jahres ausser Kraft.

Die in den Gütertarifen für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandsverkehr, sowie für den Verkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen für diese Verbindung bestehenden Frachtsätze bleiben auch ferner in Geltung.

Dresden, am 20. Jänner 1897. [65]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen zugleich für die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Pozsony-Dynamitgyár.

Die vor Kurzem eröffnete Station Pozsony-Dynamitgyár wird mit den in den Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifen, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Jänner 1895 für Pozsony enthaltenen Sätzen in diesen Verband einbezogen.

In dieser Station können vorläufig nur Sendungen der Nobel'schen Dynamit-Fabrik zur Auf- und Abgabe gelangen, jedoch mit der Beschränkung, dass das Auf- und Abladen explosiver Güter daselbst nicht gestattet ist.

Wien, am 21. Jänner 1897. [66]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Transportbegünstigungen für Mais- und Kartoffelsendungen nach Nothstandsdistricten.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat jene Frachtbegünstigungen, welche im vorigen Jahre auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen für Maissendungen nach dem Arvaer Comitate — in Folge des herrschenden Nothstandes — bewilligt wurden, aus dem gleichen Grunde für Sendungen nach den Comitaten Trencsin und Turócz gewährt und die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zur sofortigen Durchführung der entsprechenden Massnahmen beauftragt. Die Begünstigung bleibt bis Ende April aufrecht und gilt für Mais- und Kartoffelsendungen. Die Begünstigung wurde auch von der Kaschau-Oderberger Bahn gewährt, doch kann dieselbe nur dann in Anspruch genommen werden, wenn bei der Aufgabe der Sendungen eine von dem Verwaltungsausschusse des zuständigen Comitats den Zweck und die Bestimmung des Transportes nachweisende Legitimation vorgewiesen wird.

Ausland.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Nachtrag III.) Am 1. Jänner ist der Nachtrag III in Kraft getreten. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Insbesondere gelangt ein neuer Ausnahmetarif 2 b für Kaolin und Kaolinerde ab Weiherhammer und ein neuer Ausnahmetarif 4 c für Rübenerde zum Düngen nach den preussisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Mitbewerbsstationen zur Einführung. Ferner wird der Ausnahmetarif 10 für getrocknete Malztreber (Biertreber) auf den Verkehr der Station Nordhausen mit den Stationen Bamberg und Bayreuth ausgedehnt. Insoweit durch Berichtigungen der Tarifkilometer, der Aufhebung von Tarifentfernungen Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Februar 1897 ab.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennige					
428	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Brody (Bhf.) trans.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	303	234 *)	69	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Nowosielitza (Bhf.) trans.					366	276 *)	90			
				Podwołoczyska (Bhf.) trans. a) für Sendungen von Stationen der Linie Woloczysk—Proskurow (excl.)					a) 334	248 *)	86			
				b) für Sendungen von Proskurow					b) 334	236 *)	98			
				c) für Sendungen von Bogdanowzy und darüber					c) 334	199 *)	135			
				Brody (Bhf.) trans.	Schönpriesen-Umschlag				298	229 *)	69			
				Nowosielitza (Bhf.) trans.					361	271 *)	90			
				Podwołoczyska (Bhf.) trans. a) für Sendungen von Stationen der Linie Woloczysk—Proskurow (excl.)					a) 329	243 *)	86			
				b) für Sendungen von Proskurow					b) 329	231 *)	98			
				c) für Sendungen von Bogdanowzy und darüber					c) 329	194 *)	135			
				Brody (Bhf.) trans.	Dresden-Elbkai				332	263	69			
				Nowosielitza (Bhf.) trans.					395	305	90			
				Podwołoczyska (Bhf.) trans. a) für Sendungen von Stationen der Linie Woloczysk—Proskurow (excl.)					a) 363	277	86			
				b) für Sendungen von Proskurow					b) 363	265	98			
				c) für Sendungen von Bogdanowzy und darüber					c) 363	228	135			
429	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Falgendorf	Josefstadt	Die Frachtzahlung erfolgt mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Diese Steine müssen zur Erhaltung ärarischer Strassen bestimmt sein. Auf- und Abladen besorgt die Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Militärtarif	9·0 kr. ö. W.	7·6 kr. ö. W.	1·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen muss die k. u. k. Militär-Bauabtheilung in Josefstadt als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
									Pfennig					
430	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, Paraffin und Paraffinschuppen	Dresden-Elbkai	Krakau loco und transit, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszów	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	341	218	123	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport vom, bzw. zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach, bezw. von Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfge. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und bei Aussig-Landungsplatz
				Schönpriesen-Umschlag					289	166 *)	123			
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					294	171 *)	123			
				und umgekehrt										
431	Oesterr. Nordwestbahn		1. Eisen und Stahl, auch verzinkt, etc., der Pos. E—6 2. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—7 3. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, der Pos. E—12 } laut Tarif Theil I 4. Holz der Pos. 19 und 20 5. Einrichtungs-Inventargegenstände für Stationen 6. Einrichtungsgegenstände für Militär-Mannschafts- und Pferdewagen	Iglau, Okřisko und Znaim	Mähr.-Budwitz	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, in welche diese Transporte rangiren, bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen für den Betrieb der Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz bestimmt sein	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	Verschieden	50% (fünfzigpercentiger) Nachlass von den officiellen Frachtsätzen	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden
				und in umgekehrter Richtung										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
432	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalkstein aus der Pos. 8–58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Přikaz	Olmütz Stadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	5·9 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	0·9 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in der Station Olmütz-Stadt auf ein Industriegeleise übergehen
433	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser in beliebiger Verpackung	I. Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen: Budapest- dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Kelenföld, Lipótváros, nyugoti pályaudvar; II. Station der Südbahn-Gesellschaft: Budapest-déli vasut	Colmar Metz Mühlhausen i. Elsass Mühlhausen Nord Strassburg C.B. und Neudorf Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen oder umgekehrt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Februar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband	Bestehen keine Frachtsätze	in Mark 4·45 5·07 4·25 4·30 4·37		Im Kartirungswege		
434	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 2 des Tarifes Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bełz Dobromil Gajewyżne	den in den Schnitttafeln Ib, IIb und IIIb enthaltenen Stationen der deutschen Bahnen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. Februar 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Bis zum Schnittpunkte von	Schnitttafel Ia	Schnitttafel IIa				Schnitttafel IIIa			
		Ausnahmetarif							
	A	B	C	D	E	B	C	D	H
		Abtheilung α)				Abtheilung β)			
	Frachtsatz für 100 Kilogramm in Pfennigen								
Bełz	93	93	93	93	93	68	68	68	68
Dobromil	83	83	83	83	83	60	60	60	60
Gajewiżne	99	99	—	—	99	73	—	—	73

Vom Schnittpunkte bis zur betreffenden Bestimmungsstation die in den Schnitttafeln Ib, IIb und IIIb des nebenbezeichneten Verbandstarifes angeführten Frachtsätze.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
435	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Erdfarben (Farberden) der Pos. E-22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Plass	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	179	148	31	Im Kartirungswege		
					Nussdorf				176		28			
436	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schotter der Pos. S-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Lindau	Lindau Rangirbahnhof	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	6 Markpfennige	4 Markpfennige	2 Markpfennige	Im Kartirungswege		
437	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H-20—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893		Wien Nord- oder Staatsbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1897	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Saybusch-Zabłocie					86	74	12			
				Osielec					104	92	12			
				Maków					102	89·8	12·2			
				Friedrichshütte					90	78	12			
				Jeleśnia					92	80	12			
				Węgierska górka					92	80	12			
				Milówka					92	80	12			
				Rajcza					94	81	13			
				Sól					94	82	12			
438	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Eisenerze	Oderberg	Landesgrenze bei Csacza	Zahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1897	Localtarife			3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1898	
439	Südbahn-Gesellschaft		Sägeklötze	Oberdrauburg	Dellach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	13 Heller	10 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
440	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schnittholz, und zwar: a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Bretter, letztere auch gehobelt und genutet; ferner Dielen, Friesen und Friesbrettchen, sowie Jalousie-Brettchen, gehobelt und genutet	Hermagor	Pontebba transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr, bezw. der Ausnahmetarife Nr. 3, resp. Nr. 4 für den eben bezeichneten Güterverkehr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs pro Tonne = 1000 kg 7·50	Variabel	Kartirung		
				Görtschach-Förlach						7·10				
				St. Stefan-Vordernberg						6·60				
				Nötsch am Dobratsch						5·60				
				Thörl-Maglern						3·70				
			Holzpapierstoff, Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), auch in Form von Pappendeckel zur Papierfabrikation, dann Holzstoffpappe, auch satinirt, jedoch nicht geleimt, ferner für Holzmehl — alle diese verpackt oder unverpackt	Unzmarkt						11·20				
				Hermagor						11·70				
				Nötsch am Dobratsch						8·30				

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
6	Nr. 148 vom 24. December 1896	2622	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B. und Oe.N.W.B.	Möbel aus gebogenem Holze	Stauding	Bodenbach St.E.G. transito und Tetschen Oe.N.W.B. trans.	Die Frachtsätze unter A unzerlegt, α und β für Ladungen von 5000 kg sind mit Giltigkeit vom 1. April 1897 von 128 Pfg. pro 100 kg auf 137 Pfg. pro 100 kg abzuändern	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
23	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	119	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn und Bayer. Staatseisenbahnen	Eilgut und Frachtgut Classen I, II, A 1, B, C 1, C 2 und A 2, sowie Specialtarife I, II und III	München C.B.	Settenz	In der 8 Rubrik ist das Datum vom „4." auf den „**1. Februar** 1894 zu berichtigen.	
						oder umgekehrt			
24	Nr. 9 vom 23. Jänner 1897	406	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Milch als Eilgut	Frischau Mislitz	Wien St.E.G.	In der Rubrik 5 ist der Stationsname „Misiitz" auf „**Mislitz**" richtig zu stellen.	

Vergebung von Demolirungsarbeiten.

Aus Anlass des Baues der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn gelangen die Objecte der Realitäten:

1. Einwanggasse Or.-Nr. 32, Einlage-Z. 303, im XIII. Bezirke;
2. Pfadenhauergasse Or.-Nr. 11, Einlage-Z. 273, im XIII. Bezirke

zur Demolirung.

Die bezüglichen Arbeiten werden im Offertwege vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte und Formulare sind bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section V. D. (Vororte- und Donaustadtlinie), XV. Gerstnerstrasse Nr. 1, II. Stock, einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind daselbst bis **spätestens 6. Februar 1897,** 12 Uhr Mittags, versiegelt einzureichen.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn
Section V. D.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. **Wien, 30. Jänner 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 24. Jänner 1897,*) betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr gewisser Waaren und Gegenstände aus Asien mit Ausnahme des asiatischen Russland.

Aus Anlass der zunehmenden Ausbreitung der Beulenpest in Ostindien und anderen südasiatischen Gebieten, sowie des Bestandes von Cholera- und Blatternepidemien in zahlreichen Gegenden Asiens wird mit Rücksicht auf das vom Obersten Sanitätsrathe erstattete Fachgutachten, im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung, die Ein- und Durchfuhr der nachbezeichneten Waaren und Gegenstände aus Asien, mit Ausnahme des asiatischen Russland, verboten:

1. von Hadern und Lumpen;
2. von Leibwäsche in gebrauchtem ungereinigten Zustande, von getragenen Kleidungsstücken mit Inbegriff von getragenem Schuhwerk, ferner von benütztem Bettzeug mit Einschluss benützter Teppiche, Decken, Matratzen, Pölster und anderer Gegenstände, welche als Lagerrequisiten dienen können.

Vom Verbote sind, unbeschadet der sanitätspolizeilichen Controle, ausgenommen:

a) Hadern, mittelst hydraulischer Kraft gepresst, desgleichen Teppiche, welche als Waaren für den Grosshandel in geschlossenen Ballen, fest verschnürt, in Originalverpackung zur Beförderung kommen, wenn sie mit Ursprungsmarken anerkannter Grosshandlungsfirmen versehen sind;
b) neue Abfälle, welche direct aus Industrie-Etablissements, wie Spinnereien, Webereien, Schneidereien oder Bleichereien, in den Grosshandelsverkehr kommen, inbegriffen Kunstwolle (Shoddy) und neue Papierabfälle;
c) die sub 2 bezeichneten Gegenstände, wenn dieselben als eigenes Reisegepäck von Ankömmlingen aus den genannten Gegenden befördert werden.

In diesem Falle unterliegen dieselben der sanitätspolizeilichen Revision und der vorgeschriebenen sanitätspolizeilichen Behandlung beim Grenzübertritte.

Die Durchfuhr der von der Einfuhr ausgeschlossenen Gegenstände ist zulässig nur gegen Beibringung der amtlichen Bestätigung, dass die Ein-, bezw. die Durchfuhr in den benachbarten Auslandsstaat, in welchen sie eintreten sollen, gestattet ist, und bei vollkommen isolirtem Transporte unter Raumverschluss, wodurch jede Manipulation während der Durchfuhr ausgeschlossen wird.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zollämtern, bezw. Seesanitätsämtern bekannt wird, in Kraft.

Badeni m. p. **Biliński** m. p. **Glanz** m. p.

*) Enthalten in dem am 26. Jänner 1897 ausgegebenen VII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 29.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Słoboda rungurska nach Delatyn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Słoboda rungurska über Potok czarny, Osław biały und Zarzycze nach Delatyn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. Jänner 1897. Z. 15.216/I ex 1896.

Eröffnung der Theilstrecke Podwysokie—Ostrów—Berezowica der Staatsbahnlinie Halicz-Ostrów.

Die Theilstrecke Podwysokie—Ostrów—Berezowica der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów mit den Stationen Nagrabie (Haltestelle), Mieczyszczów, Krzywe, Kozowa, Słoboda-Teofipólka, Denysów-Kupczyńce, Chodaczków wielki, Bucniów (Haltestelle) und Ostrów (Haltestelle) wurde am 25. Jänner 1897 mit dem Zuge Nr. 3357 für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Hiebei gelangten die Stationen Mieczyszczów, Krzywe, Kozowa, Słoboda-Teofipólka, Denysów-Kupczyńce und Chodaczków wielki für den Gesammtverkehr mit vorläufiger Ausschliessung von explosiven Gegenständen, die Haltestellen Nagrabie und Bucniów für den Personen- und Wagenladungsgüterverkehr und die Haltestelle Ostrów blos für den Personenverkehr zur Eröffnung.

Die Stationen Podwysokie und Potutory dieser Theilstrecke konnten vorläufig wegen mangelnder Zufahrtstrassen nicht eröffnet werden.

Stanislau, im Jänner 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung für die Ueberbrückung der Strassengasse in Brünn.) Die k. k. mähr. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Ueberbrückung der Strassengasse in Brünn und die damit im Zusammenhange stehende Mühlbacheinwölbung in km 143·1/2 daselbst im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 920/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung eines Wasserabzugsgrabens in km 171·5/6 der Strecke Okřiško—Branzaus: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Wasserabzugsgrabens von dem gewölbten Durchlasse in km 171·5/6 der Strecke Okřiško—Branzaus bis zum Iglawaflusse die politische Begehung vorzunehmen und im Falle des anstandslosen Commissionsergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9566/IV ex 1896.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn — Vlarapass: Herstellung eines Auszugsgeleises am unteren Bahnhofe in Brünn: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 9. September 1896 abgehaltenen politischen Begehung rücksichtlich des Projectes für die Herstellung eines Auszugsgeleises am unteren Bahnhofe in Brünn in der Richtung gegen Latein wurde für das begangene Project gegen genaue Einhaltung der Commissionsbestimmungen und Erfüllung der von der Localbehörde gestellten Forderung vom k. k. Eisenbahnministerium der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 8856/IV ex 1896.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Staatsbahn-Direction in Stanislau.) (Eröffnung von Haltestellen.*) Am 15. August 1896 wurde die zwischen Bobowa und Stróże gelegene Haltestelle Jankowa für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. — Am 1. December 1896 wurde die zwischen den Stationen Piwniczna und Zegiestów der Linie Tarnow—Orló gelegene Haltestelle Wierchomla für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

*) Unliebsamer Weise verspätet.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über die erfolgte Concessionirung der projectirten Localbahn Szeged-Szöregh-Karlova.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Legislative den Bericht erstattet, dass er, vorbehaltlich nachträglicher parlamentarischer Sanction, der Budapester Bauunternehmungsfirma A. Pollak im Vereine mit der Budapester Bankverein-Actiengesellschaft die Concession zum Baue und Betriebe der projectirten Localbahn Szeged-Szöregh-Karlova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1895. Vorconcession Post 4) ertheilt hat. Die effectiven Baukosten dieser von der Station Szöregh aus die Linie Verciorova—Orsova—Budapest—Marchegg der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und die Linie Szeged—Szöregh—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen des Eigenbetriebes und weiterhin diese, in radialer Richtung längs der Theiss führend, in der Station Karlova mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Nagy-Kikinda der gleichnamigen Actiengesellschaft verbindenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden, 63·3 km langen Linie, sind mit 2,000.000 fl., d. i. mit 31.500 fl. per laufendes Kilometer bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 159.500 fl. auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind angeordnet:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Szöregh der Linie Verciorova — Orsova—Szöregh—Szeged—Budapest;
2. Ó- und Uj-Szent Ivan, Verladestation für den Gesammtverkehr mit Ausnahme von Stückgüterfrachten;
3. Gyala, Verladestation (wie 2);
4. Szerb-Keresztur, Station für den Gesammtverkehr;
5. Török-Kanizsa, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
6. Szanád, Verladestation (wie 2);
7. Csóka, Verladestation (wie 2);
8. Tisza-Szent Miklós, Station für den Gesammtverkehr;
9. Podé, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
10. Eszlei-Major, Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für Frachtgüter in Wagenladungen;
11. Bocsár, Station für den Gesammtverkehr;
12. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Anschlussstation Karlova der Linie Szeged—Szöregh—Karlova.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend verzeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 2. Jänner, Z. 70.632 ex 1896, dem Emerich Baron Fechtig in Tisza-Ugh für
   a) eine in Fortsetzung der concessionirten Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1896) aus diese über Felsö-Sás, Csépán und die Gemarkung der Gemeinde Felsö-Szelveny in der Station Kun-Szt. Márton mit der von der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigenden und in ihrem Betriebe stehenden Linie Szolnok — Kun - Szt. Márton—Szentes,
   b) eine in Fortsetzung der Linie a) diese über Öcsöd und die Gemarkung der Gemeinde Szt. András in der Station Szarvas mit den Linien Szarvas—Mezöhegyes (Békés-Csanáder Comitatsbahnen) und Mezötur—Szarvas

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 2. Jänner, Z. 75.558 ex 1896, der Budapester Bauunternehmungsfirma Mandel & Révész im Vereine mit dem Advocaten Dr. Johann Senchea in Brassó (Kronstadt) für
   a) eine von der Endstation Fogaras der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch) — Nagy-Szeben (Hermannstadt) —Felek—Fogaras der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese über Mudra, Sárkány, Vad, Ó-Sinka, Uj-Sinka, Holbák, Feketehalom und die Gemarkung der Gemeinde Vidombak in der Station Brassó-Bertolan mit der Linie Brassó—Zernest der Brassó-Haromszéker Comitatslocalbahnen,
   b) eventuell eine von der zukunftigen Station Ó-Sinka der Linie a) abzweigende und gleichfalls mit dieser in deren Endstation Zernest

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Vaskoh — Brád — Maros - Illye. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Bihar und Hunyad haben den Beschluss gefasst, die derzeit als Sackbahn endigende Localbahn Nagyvárad (Grosswardein)-Belényes-Vaskoh von deren Endstation Vaskoh aus in der Endstation Brád mit der als Sackbahn endigenden Linie Arad—Gurahoncz—Nagy-Halmágy—Brád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6) der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, und von Brád aus in der Station Maros-Illye sowohl mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis als auch mit der projectirten Ungarischen Südostbahn Versecz—Gattája—Lugos—Maros-Illye, deren Theilstrecke Versecz—Gattaja bereits im Herbste 1896 eröffnet wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 82 ex 1896), zu verbinden. Durch die in radialer Richtung führende Gesammtlinie Nagyvárad—Vaskoh—Brád—Maros-Illye—Versecz im Anschlusse an die 46 km lange Strecke Temesvár—Versecz—Báziás wird das Comitat Bihar, eines der grössten Comitate Ungarns, mit dem Donau-Umschlagsplatze Báziás in derzeit kürzester Richtung verbunden werden. Die gleichfalls projectirte Flügelbahn Vaskoh-Monyásza wird in transversaler Richtung Anschluss an die als Sackbahn endigende Linie Boros-Sebes—Monyásza (Flügelbahn der Linie Arad—Boros-Sebes—Brád) finden.

Projectirte Localbahn Eszék — Djakovár — Vrpolje-Striživojna. (Subventionirung von Seiten der croatischen Landesregierung.) Der Banus von Croatien hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Interesse der je früheren Realisirung des Eisenbahnprojectes Eszék—Djakovár—Vrpolje-Striživojna, dessen Ausführung von den Interessenten des Comitates Viroviticza (Slavonisch-Veröcze) und jenen der Städte Eszék und Djakovár beschlossen wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6), die Genehmigung ertheilt, einen Betrag von 100.000 fl. aus dem von der croatisch-slavonischen Landesregierung verwalteten Grenzinvestitionsfonds zu Gunsten des Baues der genannten Linie zu widmen.

Eisenbahn Budapest-Dorog-Esztergom (Gran). (Technisch-polizeiliche Begehung der neuen Donaubrücke und der über diese führenden Verbindungsstrecke Budapest-Angyalföld — Ó-Buda.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der zwischen den Stationen Budapest-Angyalföld und Ó-Buda (gemeinschaftliche Stationen der Budapester Ringbahn und der Eisenbahn Budapest-Dorog-Esztergom) erbauten Donaubrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 ex 1894) sowohl, als der über diese führenden Verbindungsbahn zwischen den durch den Strom getrennten Strecken der letztgenannten Linie angeordnet. Die im Norden der Hauptstadt oberhalb der Margarethen-Brücke gelegene neue Brücke ist nun die fünfte der derzeit die Donau im Bereiche Budapests überspannenden Brücken, welche, mit Ausnahme der Kettenbrücke, sämmtliche für den Eisenbahnverkehr eingerichtet sind, deren Anzahl durch den bereits in Angriff genommenen Bau der Brücke am Eskütér (Schwurplatz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1896]) und nach Realisirung des bereits als gesichert zu betrachtenden Projectes einer zwischen der Franz Josef- (Zollamts-) und der Eisenbahn-Verbindungs-Brücke in der verlängerten Achse der grossen Ringstrasse gelegenen, vom Borárosplatze nach dem Lágymányos (nächst Kelenföld) führenden Brücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1892) sich sodann auf sieben erhöhen wird.

Budapester Strassenbahn- und Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Herstellung directer Anschlüsse zwischen den beiderseitigen Betriebsnetzen.) Die Directionen der Strassenbahn- und der Stadtbahn-Gesellschaft haben, vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung, ein Uebereinkommen getroffen, nach welchem zwischen den beiderseitigen Schienensträngen (vorläufig an den Kreuzungspunkten am Calvinplatze, vor dem Hauptzollamte und am Theresienring) Anschlüsse zum directen Uebergange elektrisch betriebener Wagen hergestellt werden sollen. Weitere Anschlüsse sind in der Podmaniczky- und Königsgasse, schliesslich nach Massgabe des Ausbaues neuer Linien an allen ferneren Kreuzungsplätzen der Schienenstränge beider Gesellschaften in Aussicht genommen.

Budapester Strassenbahn - Gesellschaft. (Baufortschritte der Umgestaltungsarbeiten für elektrischen Betrieb.) In der Bauperiode 1895/96 wurden die Stromerzeugungsanlage in der Pálffygasse, die Pumpstation auf dem Palffyplatze, die Wagenremisen, die Leitungen und die Bahnbauarbeiten von der Carlskaserne bis Neupest, Altofen, ins Auwinkel und zum Ofener Kettenbrückenkopf ausgeführt. Im Verkehre sind 50 Wagen I. Classe, 28 Wagen mit einem Motor und 10 Beiwagen. Von den Arbeiten der 1896/97er Bauperiode ist die Steinbrucher Wagenremise bis auf das Legen der Geleise fertig. Beim Bau der Stromerzeugungsanlage in der Damjanichgasse wurde bereits mit dem Aufsetzen des eisernen Dachstuhles begonnen. Auf der Friedhofstrasse sind schon 1300 m, auf der Steinbrucherstrasse 2875 m Geleise fertig und auf der Üllöerstrasse reicht das rechtsseitige Geleise vom Calvinplatze bis zur Gyepgasse. In der Lónyaygasse, wo das rechtsseitige Geleise von der Sterngasse bis zum Borárosplatze fertig ist, sind die weiteren Arbeiten im Zuge. Der bereits so weit vorgeschrittene Stand der Arbeiten lässt voraussetzen, dass der allgemeine elektrische Betrieb auf sämmtlichen gesellschaftlichen Linien noch vor dem contractmässig bedungenen Zeitpunkte zur Einführung gelangen wird.

— (Bau der Linie Hungariastrasse—Kis-Pest.) Die Budapester Municipalverwaltung hat seinerzeit sich im Principe für den Bau einer an der östlichen Peripherie der Hauptstadt über die Hungariastrasse mit Berührung der Üllöer Csárda bis zu dem südwärts der Stadt gelegenen Vororte Kis-Pest führenden Strassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92 ex 1895) ausgesprochen. Sowohl die Direction der Strassenbahn-Gesellschaft als auch jene der ausschliesslich elektrisch betriebenen Stadtbahn-Gesellschaft haben sich um den Bau dieser Strecke beworben. Die hauptstädtische Municipalverwaltung hat sich nunmehr dafür entschieden, die Concession der Direction der Strassenbahn-Gesellschaft in dem Falle zu ertheilen, wenn das von dieser ohne Aufschub vorzulegende Detailproject den Bestimmungen des allgemeinen hauptstädtischen Regulirungsplanes entsprechen sollte und die Linie sofort für elektrischen Betrieb eingerichtet werden würde.

Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Sicherheitspolizeiliche Massregeln.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Rücksicht auf die in jüngster Zeit zahlreicher vorkommenden Unfälle bei den mit maschinellen Motoren betriebenen Verkehrsmitteln auf dem Territorium der Hauptstadt an die betreffenden Bahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, in welchem diese aufgefordert werden, dafür Sorge zu tragen, dass mit der Führung der Motorwagen ausschliesslich fachkundige Personen betraut und dass das Zugspersonal nicht durch Arbeit überbürdet werden möge. Für die präcise Durchführung dieses Erlasses werden die Directionen der betreffenden Verkehrsanstalten verantwortlich gemacht.

Verbindungsbahn zwischen den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Budapester Centralmarkthalle. (Betriebsstatut.) Dem Statute über den durch die neu erbaute Markthallenlinie vermittelten Wechselverkehr zwischen den in Budapest einmündenden Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der neu erbauten Centralmarkthalle am Borárosplatze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1896)

zufolge, kann nur derjenige diese Verbindungsbahn zum Transporte von Waaren, und zwar in beiden Richtungen, in Anspruch nehmen, der in der Markthalle einen Verkaufsplatz hat, oder der Markthallenwaare an die Adresse eines behördlichen Facteurs oder eines Platzmiethers behufs Verkaufes einsendet. Anderen ist die Benützung der Eisenbahnverbindung untersagt. Wer die Eisenbahn in Anspruch nimmt, erhält im Sinne der Verordnung des kgl. ungar. Handelsministers, Z. 59.474, vom 11. August 1894 eine zehnpercentige Transportbegünstigung. Bezüglich der Benützung der Eisenbahn, der Frachtsätze etc. können Interessenten bei der in der Centralmarkthalle errichteten Eisenbahn-Expositur der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, welche am 15. Jänner eröffnet wurde, sowohl für den Inlands- als Auslandsverkehr Aufklärung erhalten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2723 T. Gehalt ist am 16. October 1896 nach 16tägiger Fahrt mit 11 Passagieren und 2723 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 1,186.405 kg Baumwolle (hievon 319.380 kg transito), 561.092 kg Ricinussamen für Venedig, 5380 kg Thee für das Ausland, 73.538 kg Mirabolanen, 3600 kg Därme, 3806 kg Sennesblätter, 150 kg Teppiche, 557.641 kg Leinsamen, 10.100 kg Häute; von der Küste Malabar 5684 kg Ginster; aus dem Persischen Golf 1624 kg Därme, 4567 kg Häute; aus Aden 20.007 kg Kaffee, 1218 kg Gummi, 12.180 kg Perlmutter, 5190 kg Häute; aus Suez 2721 kg Gummi; aus Port Said 254.864 kg Kaffee (hievon 33.813 kg für Fiume), 13.125 kg Thee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,373.379 fl. ö. W.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Ernennung der Mitglieder des Schiedsgerichtes.) Der kgl. ungarische Ministerrath hat für das Betriebsjahr 1897 den geheimen Rath Magnatenhausmitglied Baron Fedor Nikolics zum Präsidenten des zur Entscheidung strittiger Tarifangelegenheiten der „Adria"-Seeschiffahrt-Gesellschaft gebildeten Schiedsgerichtes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1895) ernannt. Der Handelsminister ernannte ferner zu Mitgliedern dieses Schiedsgerichtes den Ministerialrath Ludwig Mándy und den Ministerialrath Staatsbahnen-Director Albert Schober. Die Seeschiffahrt-Gesellschaft „Adria" endlich wählte ihrerseits ihre Directoren Moriz Jókai und Jacques Simon zu Mitgliedern.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Allerhöchste Auszeichnung des Hafencapitäns von Turn-Severin, Ullisperger.) Se. Majestät hat über Vortrag Seines ungarischen Ministers am Allerhöchster Hoflager mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. Jänner dem Inspector der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Hafencapitän in Turn-Severin, Edmund Ullisperger von Donautreu, in Würdigung langjähriger erspriesslicher Dienstleistung das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens zu verleihen geruht.

Regulirung der Béga und Herstellung derselben in gut schiffbaren Zustand. (Ministerialbeschluss.) Die betheiligten kgl. ungarischen Ministerien haben, wie aus Budapest berichtet wird, den Beschluss gefasst, gleichzeitig mit der Regulirung des Temes-Béga-Gebietes durch die interessirten Wasserbau-Gesellschaften auch die Herstellung der Béga in gut schiffbaren Zustand auf Landeskosten durchzuführen. Die derart canalisirte Béga wird, von Temesvár aus einen Theil des Temeser Banates und das Torontáler Comitat in südöstlicher Richtung durchschneidend, diese beiden Productionsgebiete bei Titel mit der Theiss sowohl als mit der Donau verbinden.

Schiffslandungsplätze am Markthallen-Donauquai in Budapest. (Betriebsstatut.) Dem Statute über den durch Schiffe vermittelten Wechselverkehr zwischen der Wasserstrasse und der neuerbauten Centralmarkthalle am Borárusplatze zufolge können Dampf- und sonstige Schiffe, deren Ladung aus Markthallenwaare besteht oder die dort mit derlei Waaren zu beladen sind, nur beim Quai der Centralmarkthalle (vor dem Zollamtspalais) anlegen und ausladen. Anderen Schiffen und Wasserfahrzeugen ist es untersagt, den Landungsplatz der Centralmarkthalle zu benützen.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVIII. Stückes.) Das am 25. Jänner 1897 herausgegebene XVIII. Stück enthält unter

Nr. 2873: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. Jänner 1897, Z. 6683, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus Steiermark.

Nr. 2874: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. Jänner 1897, Z. 7255, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Kronlande Salzburg.

Nr. 2875: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 22. Jänner 1897, Z. 1001, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2876: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 22. Jänner 1897, Z. 3004, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2877: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 17. Jänner 1897, Z. 4464, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem Gerichtsbezirke Radymno.

Nr. 2878: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 22. Jänner 1897, Z. 1726, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus einigen Bezirken Bosniens.

Nr. 2879: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 23. Jänner 1897, Z. 911, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Völkermarkt und Wolfsberg in Kärnten.

Nr. 2880: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 23. Jänner 1897, Z. 910, betreffend den Viehverkehr mit Oberösterreich.

Nr. 2881: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 22. Jänner 1897, Z. 929, betreffend den Viehverkehr aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2882: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. Jänner 1897, Z. 12.031, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2883: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 22. Jänner 1897, Z. 1431, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2884: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 23. Jänner 1897, Z. 881, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus einigen Bezirken Steiermarks.

Nr. 2885: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 23. Jänner 1897, Z. 2334, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XIX. Stückes.) Das am 27. Jänner herausgegebene XIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2886: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 26. Jänner 1897, Z. 6366, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Mähren.

Nr. 2887: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 16. Jänner 1897, Z. 6228/I, betreffend die Vorschriften für die Einfuhr von Rindern nach Wien St. Marx.

Nr. 2888: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 24. Jänner 1897, Z. 1289/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2889: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 25. Jänner 1897, Z. 2741, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium den Sectionschef im k. k. Eisenbahnministerium Max Ritter von Pichler über sein Ansuchen von der ihm übertragenen Function eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes der Actiengesellschaft „Erste ungarisch-galizische Eisenbahn" mit 1. December 1896 enthoben und an dessen Stelle auf Grund der Bestimmung des § 36 der gesellschaftlichen Statuten den Reichsraths-Abgeordneten, k. u. k. Hauptmann a. D. Severin von Henzel, zum Mitgliede des genannten Verwaltungsrathes ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Neuausgabe eines Remorquetarifes.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1897 gelangt ein Remorquetarif für die Beförderung hölzerner Ruderschiffe auf der Strecke Theben—Wien—Linz—Passau unter Aufhebung des Touagetarifes vom 15. Juni 1882 nebst allen Nachträgen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direction erhältlich.

Wien, am 27. Jänner 1897. [67]

Elbeumschlagsverkehr.

Reexpeditionsbefugniss des Lagerhauses der Firma L. Bahrendt in Schönpriesen.

Dem in der Station Schönpriesen (St. E. G.) gelegenen, der Firma L. Bahrendt in Prag gehörigen Lagerhause wird für Elbeumschlags-Sendungen, welche via Schönpriesen Umschlag abgefertigt werden, die Reexpedition, bezw. die Zwischenlagerung gestattet, und zwar auf Grund der Reexpeditionsbestimmungen, welche im

Elbeumschlagstarif für Oesterreich unter C A auf Seite 11—13,

Elbeumschlagstarif für Ungarn unter IV A auf Seite 11—13,

Elbeumschlagstarif für Westösterreich unter IV A auf Seite 10—12

enthalten sind.

Wien, am 23. Jänner 1897. [68]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.
Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.
Frankfurt-Rheinisch-Sächsischer Verband.
Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.
Norddeutsch-Sächsischer Verband.
Schlesisch-Sächsischer Verband.
Nordostdeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke).

Mit Giltigkeit vom 10. Februar 1897 tritt in den vorbezeichneten Verbänden ein Ausnahmetarif für die Beförderung von feuchter Stärke (auch feuchter Schlammstärke) nach Berechnung zu den Frachtsätzen des Specialtarifes III in Kraft, welcher bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht Anwendung findet.

Dieser Ausnahmetarif gilt für den Verkehr zwischen den Stationen Reichenberg S.N.D.V.B. einerseits und den Stationen der Preussischen Staatsbahnen, sowie der Oldenburgischen Staatsbahnen, der Kiel-Eckernförde-Flensburger und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn andererseits.

Wien, am 23. Jänner 1897. [69]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtgütern in der Station Smiřitz der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Vom 1. Februar 1897 an findet in der Station Smiřitz der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn auch die Aufnahme und Abgabe von Eil- und Frachtgütern in der Richtung nach, bezw. von den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen statt.

Die in der Richtung von Hořeňoves für Smiřitz ankommenden Güter gelangen jedoch nur dann auf dem Bahnhofe der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn zur Abgabe, wenn auf den zugehörigen Frachtbriefen als Bestimmungsstation ausdrücklich „Smiřitz S. N. D. V. B.“ vorgeschrieben erscheint.

Wien, im Jänner 1897. [70]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten im Verkehre zwischen Preschen und Prag.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1897 gelangen für nachstehende Stationsverbindung directe Fahrkarten I., II. und III. Classe zur Ausgabe.

Die Preise betragen:

Preschen nach oder von	Personenzug			A.T.E. Personenzug St.E.G. Schnellzug		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Kreuzer österr. Währung					
Prag St.E.G. über Aussig .	603	402	201	798	532	266

Teplitz, am 26. Jänner 1897. [71]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Verkehrseinstellung in der Strecke Kuttenthal—Cetno.

Wegen Schneeverwehungen ist auf der Schleppbahn Kuttenthal-Cetno der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt worden.

Prag, am 28. Jänner 1897. [72]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Frachtenabgabe in der Station Teschen.

Die am 31. December 1896 kundgemachte, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Jänner 1897, Z. 6688/III, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für alle in der Station Teschen ankommenden Frachtgüter auf zwei Tage tritt am 1. Februar 1897 ausser Kraft.

Wien, am 29. Jänner 1897. [73]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

(Tarif-Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Februar 1894.)

Einführung erhöhter Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 40 für Sand.

Mit Giltigkeit vom 16. März 1897 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1897, gelangen im obbezeichneten Ausnahmetarife für die nachfolgenden Relationen unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Frachtsätze geänderte erhöhte Frachtsätze zur Einführung, und zwar:

Von Stationen der kgl. Bayerischen Staats-eisenbahnen	Nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen							
	Nürschan		Pilsen		Plan		Taus	
	Abtheilung							
	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
	per 100 Kilogramm in Mark							
Bindlach	0·62	.	0·56	0·45	0·41	0·33	0·52	.
Freihung	.	.	0·56	0·45	0·41	0·33	0·44	.
Grossalbershof	.	.	0·60	0·50	0·46	0·38	0·42	.
Langenbruck	.	.	0·57	0·46	0·42	0·34	0·45	.
Luhe-Wildenau	.	.	0·54	0·43	0·39	0·31	0·38	.
Neubäu	.	.	.	.	0·52	0·43	0·25	.
Regenstauf	.	.	.	.	0·51	0·43	0·36	.
Roding	.	.	.	.	0·53	0·41	0·23	.
Röthenbach i. d. O.	.	.	0·55	0·44	0·40	0·32	0·42	.
Schwandorf	.	.	.	.	0·46	0·38	0·31	.
Schwarzenfeld	.	.	.	.	0·44	0·36	0·32	.
Vohenstrauss	.	.	0·56	0·45	0·41	0·33	0·46	.
	per 100 Kilogramm in Hellern (Kronenwährung)							
Haslau	.	.	54	40	36	26	.	.

Wien, am 27. Jänner 1897. [74]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Tarif-Nachtrages III zu Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 gelangt der Nachtrag III zu Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband zur Einführung.

Derselbe enthält unter Anderem neue directe Frachtsätze für eine grössere Anzahl deutscher Stationen, neue directe Frachtsätze für die rumänischen Stationen Constanta (Küstendje) Hafen, Burdujeni, Hece-Lespezi, Berlad und Chitila, einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 69) für Sämereien aller Art, Abänderungen und Ergänzungen der Artikelverzeichnisse der Ausnahmetarife für Eisen, sperrige Güter, Glas und Glaswaaren, anderweitig erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 63 für gesalzene Häringe, Abänderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die Bahnhofsverhältnisse in einzelnen deutschen Verbandsstationen, Berichtigungen und mehrere andere, bereits bekanntgegebene Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Die erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 63 für Häringe, sowie die weiteren, durch die „Berichtigungen" eingetretenen Tariferhöhungen erlangen erst mit 1. Mai 1897 Giltigkeit.

Exemplare des Tarif-Nachtrages sind zum Preise von 0·65 Mk. oder 75 Heller oder 80 Cts. bei den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 26. Jänner 1897. [75]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Theil I, Abtheilung A. — Abänderung des Theiles I, Abtheilung B.

Am 1. März 1897 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Theil I, Abtheilung A, in Wirksamkeit, welcher

1. Abänderung des Vorwortes,
2. Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen

enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 5 kr. oder 10 Cts. per Stück erhältlich.

Gleichzeitig wird die Bestimmung im Theil I, Abtheilung B vom 1. Jänner 1886 unter B I 4 c (Specielle Vorschriften für bestimmte Transportartikel, Seite 38), wie folgt abgeändert:

„c) Edelmetalle, Kunstgegenstände u. dgl., Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine und echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten (als Eilgut), ferner Kunstgegenstände, wie: Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten (als Eil- oder Frachtgut) sind auf Umexpedition in der Grenzstation verwiesen."

Wien, am 25. Jänner 1897. [76]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Gemeinsame Directoren-Conferenz der österreichischen, ungarischen und bosnischen Eisenbahnen. (Verhandlungsagenden.) Am 14. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten der kgl. Ungar. Staatsbahnen eine Conferenz der Directoren der österreichischen, ungarischen und bosnischen Eisenbahnen statt. Die in Verhandlung gezogenen Agenden betrafen zumeist Tariffragen, und wurde die Erstellung besonders ermässigter Tarife zu Gunsten von Ausstellungsgütern mit der Bestimmung für die im Laufe des Jahres abzuhaltende Ausstellung landwirthschaftlicher Maschinen in Wien, die internationale Ausstellung in Brüssel und die Kunstausstellung in Budapest beschlossen

Ausstellungsgüter der Ausstellungen in Riva und Dresden 1897. (Transportbegünstigung.) Rücksichtlich der Ausstellungsobjecte der „Elektrischen, Gewerbe-, Blumen-, Obst- und Wein-Ausstellung in Riva am Gardasee" vom 1. Mai bis Ende December 1897, sowie der „Internationalen Kunstausstellung in Dresden" vom 1. Mai bis 30. September 1897 gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen frachtfreie Rückbeförderung unter den im Tarif-Theile I, Abschnitt C, Ziffer VI, festgesetzten Bedingungen, und zwar für die Sendungen von Riva bis 31. Jänner 1898, für jene von Dresden hingegen bis 15. November 1897. Die letzteren sind dabei auf Umexpedition an der österreichischen Reichsgrenze verwiesen.

Ausland.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Berichtigungsblatt.) Zur Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle des Tarifes vom 1. October 1896 ist mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1897 ein Berichtigungsblatt herausgegeben worden.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. (Berichtigung.) Auf Seite 166 des Tarifes ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 9 (Abtheilung II) Passau-Harburg U. E. von 1·19 Mk. in 1·89 Mk. zu berichtigen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
441	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		Holz der Classe C	Wernsdorf	Stramberg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Sendungen müssen für die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in Nesselsdorf bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	10·4	6·0	4·4	Im Kartirungswege		
			Holz des Specialtarifes 2 exclusive Klotzholz						10·4	5·7	4·7			
442	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		Eisen und Eisenwaaren der Positionen E-6, 7 und 8, Classe A und B	Wernsdorf	Stramberg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Sendungen müssen für die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in Nesselsdorf bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	10·4	7·8	2·6	Im Kartirungswege		
			Klotzholz aller Art			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendetens Wagens			10·4	5·5	4·9			
443	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		Eisen und Eisenwaaren der Positionen E-6, 7 und 8	Wernsdorf	Stramberg	Bei Aufgabe von auch unter 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Ablegen durch die Partei. Die Sendungen müssen für die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in Nesselsdorf bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	13·6	7·9	5·7	Im Kartirungswege		
			Eisen und Eisenwaaren der Positionen E-8 und 9 Classe C			Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			10·4	8·1	2·3			

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
										Heller				
444	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Position E—6 und E—7 der Güterclassification im Tarife „Theil I"	Friedek-Mistek Friedland Golleschau Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn Oderberg Schönbrunn Teschen Troppau Trzynietz	Palota-Ujpest	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	322 315 345 324 329 321 338 338 354	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Friedek-Mistek Friedland Golleschau Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn Oderberg Schönbrunn Teschen Troppau Trzynietz		Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				245 241 262 247 250 245 255 257 250				
				Friedek-Mistek Friedland Golleschau Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn Oderberg Schönbrunn Teschen Troppau Trzynietz		Für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—7 bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				230 226 244 230 234 230 236 240 235				
				Friedek-Mistek Friedland Golleschau Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn Oderberg Schönbrunn Teschen Troppau Trzynietz		Für Eisen und Stahl der Pos. E—6 bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				196 202 188 208 195 210 173 222 170				
445	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine, bei Aufgabe als Frachtgut	Den im Tarife „Theil II — Heft 3" des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897, enthaltenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen	Wien-St. Marx	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif „Theil II — Heft 3" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Die directen Frachtsätze der Wagenladungsclasse A aus dem Tarife „Theil II — Heft 3" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes für Wien St.E.G. erhöht um 17 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		

Nr.	Spalte	Inhalt
1	Fortlaufende Nummer	446
2	Die Publication erfolgt von der	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen
3	Die Publication erfolgt und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Bahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen betriebenen Localbahnen, Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) und Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Kremsthalbahn, Mühlkreisbahn, Neutitscheiner Localbahn, Salzkammergut-Localbahn-Gesellschaft, Stauding-Stramberger Localbahn, Steyrthalbahn
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	K a r t o f f e l (Erdäpfel) der Pos. K–9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, welche als Frachtgut von Landwirthen oder behördlich genehmigten landwirthschaftlichen Vereinen und Casinos in Niederösterreich als Saatkartoffeln bezogen werden
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	den in Niederösterreich gelegenen Stationen
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Der Bezug jeder derartigen Sendung ist, wenn derselbe von einem Landwirthe selbst erfolgt, mittelst eines nach dem angefügten Formulare A ausgefertigten Bestellscheines zu bewerkstelligen; erfolgt dagegen der Bezug durch einen der vorher genannten Vereine, so ist hiezu ein nach dem angefügten Formulare B verfasster Cumulativ-Bestellschein beizubringen und bleiben die Aussteller dieser Bestellscheine für die genaue Einhaltung der darin eingegangenen Verpflichtung haftbar. Von keinem Landwirthe, bezw. Landwirthschaft betreibenden Mitgliede der genannten Vereine etc. dürfen solcherart während der ganzen Geltungsfrist dieser Frachtbegünstigung mehr als insgesammt höchstens 600 kg Saatkartoffel bezogen werden. Sowohl die Bestellscheine wie auch die Cumulativ-Bestellscheine haben in allen ihren Theilen genauestens ausgefüllt und mit der vorgeschriebenen Bestätigung, zu deren Fertigung die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien berufen ist, versehen zu sein und müssen bei der Aufgabe der damit zum Bezuge gelangenden Sendungen den betreffenden Frachtbriefen, worauf in Uebereinstimmung mit dem Bestellscheine der bestellende Landwirth, bezw. der bestellende Verein etc. als Empfänger zu fungiren hat, angeheftet werden. Das Auf- und Abladen cumulirter Sendungen im Gewichte von mindestens 5000 kg haben die Absender, resp. Empfänger innerhalb der hiefür tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen. Bei eventueller missbräuchlicher Ausnützung dieser Frachtbegünstigung gelangen die im § 53 (7) des Eisenbahn-Betriebsreglements enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung
7	und gilt in der Zeit	Vom 1. Februar 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1897
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Bahnen. Tarif für den Niederösterreichischen, bezw. Niederösterr.-Bömischen Gemeinschaftsverkehr, Oesterreichischen Eisenbahnverband, Tarif für den directen Verkehr zwischen den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn, Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr, Galizisch-Wiener und Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband und Tarif für den Güterverkehr Südbahn - Böhmen
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	V e r s c h i e d e n
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Die für vorstehenden Artikel giltigen Frachtsätze der Classe A*) abzüglich fünfzig Percent
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	V e r s c h i e d e n
12	Art der Durchführung	I m K a r t i r u n g s w e g e
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	*) Auf den Linien der Salzkammergut-Localbahn-Gesellschaft gelangen fünfzig Percent von der Stückgutclasse zur Berechnung

Formulare A.

Bestellschein.

Der gefertigte { Grundbesitzer / Grundpächter } Vor- und Zuname . . . . in . . . . Bezirk . . . . in Niederösterreich, bestellt hiemit bei der Firma . . . . in . . . . an Saat-Kartoffeln . . . . . kg, für deren Transport er . . . . die Seitens der Bahnverwaltungen für Saat-Kartoffeln bewilligte Frachtermässigung anspricht, und verpflichtet sich zugleich, das obige Quantum Saat-Kartoffel an Nichtlandwirthe, insbesondere an Fruchthändler, Agenten, Spediteure u. s. w. weder entgeltlich noch unentgeltlich abzutreten, sondern ausschliesslich nur zur Aussaat im eigenen Wirthschaftsbetriebe zu verwenden.

(Ort und Datum der Ausstellung,) . . . . am . . . . 189 . .

Unterschrift:

. . . .

Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien bestätigt hiemit, dass das oben bestellte Quantum Saat-Kartoffel dem wirklichen Bedarfe des Bestellers nach dem Umfange und den Culturverhältnissen seines Grundbesitzes angemessen ist.

Wien, am . . . . 189 . .

Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien.
(Unterschrift).

L. S.

Formulare B.

Cumulativ-Bestellschein.

D . . landwirthschaftliche Verein, Casino etc. (Name) . . . . mit dem Sitze in . . . . Bezirk . . . . in Niederösterreich bestellt hiemit bei der Firma . . . . in . . . . an Saat-Kartoffeln ein Quantum von . . . . kg für seine nachstehend verzeichneten Landwirthschaft betreibenden Mitglieder zum Zwecke der Aussaat im eigenen Wirthschaftsbetriebe derselben, u. zw.:

Vor- und Zuname des Vereins-, Casino- etc. Mitgliedes	Wohnort	Bezirk	Saat-Kartoffel Kilogramm
	Zusammen . . .		

Für den Transport dieser Saat-Kartoffel wird . . . . die Seitens der Bahnverwaltungen bewilligte Frachtermässigung angesprochen und übernimmt daher d . gefertigte Verein, Casino etc. namens seiner vorbenannten Mitglieder auch die Haftung, dass die auf Grund dieser Cumulativbestellung bezogenen Saat-Kartoffeln an Nichtlandwirthe, insbesondere an Fruchthändler, Agenten, Spediteure u. s. w. weder entgeltlich noch unentgeltlich abgetreten, sondern zur Gänze nur dem oben angegebenen Zwecke zugeführt werden.

. . . . am . . . . 189 . .

L. S. Name des Vereines etc.

Die unterzeichnete k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien bestätigt hiemit, dass d . . . bestellende landwirthschaftliche Verein, Casino etc. behördlich genehmigt ist, und dass weiters das obige Quantum Saat-Kartoffel dem wirklichen Bedarfe der vorstehend angeführten Grundbesitzer nach dem Umfange und den Culturverhältnissen ihrer Grundbesitze angemessen ist.

Wien, am . . . . 189 . .

Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien.
Unterschrift.

L. S.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
447	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltung	Wachsleinwand und Wachstuch	Lieben St.E.S. und Oe.N.W.B.	Wien St.E.S., K.F.N.B. und Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Wiederruf, längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	158 kr.	148 kr.	10 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
448	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte galizischer Provenienz	Bogumiłowice	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	167	144·4 *)	22·6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements über die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längtens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg im Verkehre mit Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, 10 Pfennige im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz. Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die nebenstehenden tarifmässigen und zugestandenen Frachtsätze um 5 Pfennige für 100 kg. Die Schleppbahngebühr beträgt im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige für 100 kg. Im Verkehre mit Dresden-Elbquai sind für Mehl und Mahlproducte galizischer Provenienz die nebenstehenden tarifmässigen und zugestandenen Frachtsätze um 36 Pfennige, für Kleie um 29 Pfennige für 100 kg zu erhöhen.
				Borki wielkie					304	229·4 *)	74·6			
				Bortniki					282	213·4 *)	68·6			
				Brody					289	217·4 *)	71·6			
				Bursztyn					291	218·4 *)	72·6			
				Chodorów					281	211·4 *)	69·6			
				Czernowitz					335	252·4 *)	82·6			
				Gorlice					—	163·4 *)	—			
				Hadikfálva					350	264·4 *)	85·6			
				Jaroslau					214	172·4 *)	41·6			
				Kałusz					294	220·4 *)	73·6			
				Kolomea					316	238·4 *)	77·6			
				Krakau					140	130·4 *)	9·6			
				Lemberg					259	198·4 *)	60·6			
				Neusandec					—	165·4 *)	—			
				Nizankowice					—	182·4 *)	—			
				Nowa grobła					224	178·4 *)	45·6			
				Przemysl					226	179·4 *)	46·6			
				Rawa ruska					244	189·4 *)	54·6			
				Rozwadów					215	172·4 *)	42·6			
				Rzeszów					197	162·4 *)	34·6			
				Saybusch					—	119·6 *)	—			
				Sokal					266	202·4 *)	63·6			
				Stanislau					303	226·4 *)	76·6			
				Stryj					272	206·4 *)	65·6			
				Szczerzec					268	204·4 *)	63·6			
				Tarnopol					303	226·4 *)	76·6			
				Tarnów					169	146·4 *)	22·6			
				Ustrzyki					—	189·4 *)	—			
				Zabłotów					321	241·4 *)	79·6			
449	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen		Reichenau a/K.		Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) b)	Verschieden	Im Kartirungswege		a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, b) bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
			Baumwollwaaren, gemeine, der Position B 5 und Garne der Position G 3 des Tarifes Theil I		Braunau					50·6 46·5				
					Halbstadt					46·9 43·0				
					Matha-Mohren					41·6 37·8				
					Nachod					34·2 30·6				
					Neustadt a/M.					30·1 26·6				
					Roth-Kosteletz					42·0 38·2				
			Garne, zwei- oder mehrdräthige, der Position G 4 des Tarifes Theil I		Braunau					50·6 —				
					Halbstadt					46·9 —				
					Matha-Mohren					41·6 —				
					Nachod					34·2 —				
					Neustadt a/M.					30·1 —				
					Roth-Kosteletz					42·0 —				
				und vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
450	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lisko-Łukawika	Łupkow-Landesgrenze	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	17 kr. ö. W.	14·5 kr. ö. W.	2·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
451	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose	Zartlesdorf	Neudek Kleinskal	Bei Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife und Tarif zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 146 115		Im Kartirungswege		
452	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Sand (Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 40 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes)	Den in nachstehender Tabelle genannten Aufgabsstationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Den in der Tabelle genannten Abgabsstationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Verschieden	Vide nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	nach Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen: Nürschan		Pilsen		Stankau		Stupno-Břas		Tachau		Taus	
	Abtheilung I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
	Frachtsätze pro 100 kg in Mark											
Bindlach	—	0·48	—	—	—	0·51	0·62	0·48	0·56	0·50	—	0·48
Freihung	0·57	0·48	—	—	—	0·44	0·62	0·48	0·56	0·50	—	0·40
Grossalbershof	0 55	0·47	—	—	—	0·42	0·65	0·53	0·61	0·55	—	0·38
Langenbruck	0·58	0·49	—	—	—	0·45	0·63	0·49	0·57	0·51	—	0·41
Luhe-Wildenau	0·51	0·43	—	—	—	0·38	0·60	0·46	0·54	0·48	—	0·34
Neubau	0·38	0·30	0·43	0·33	—	0·25	0·48	0·37	0·67	0·60	—	—
Regenstauf	0·49	0·41	0·54	0·44	—	0·36	0·59	0·48	0·66	0·60	—	0·32
Roding	0·36	0·28	0·41	0·31	-	0·23	0·46	0·35	0·68	0·58	—	—
Röthenbach i. d. O.	0·55	0·47	—	—	—	0·42	0·61	0·47	0·55	0·49	—	0·38
Schwandorf	0·44	0·36	0·49	0·39	—	0·31	0·54	0·43	0·61	0·55	—	0·27
Schwarzenfeld	0·45	0·37	0·50	0·40	—	0·32	0·55	0·44	0·59	0·53	—	0·28
Vohenstrauss	0·59	0·48	—	—	—	0·46	0·62	0·48	0·56	0·50	—	0·42
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern (Kronenwährung)											
Haslau	—	—	—	—	—	—	—	—	54	46		—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
453	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzsägespäne der Pos. H-27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hüttau	Bischofshofen, Werfen, Hallein, Aigen, Salzburg, Seekirchen, Strasswalchen, St. Johann im Pongau, Schwarzach-St. Veit, Lend-Gastein, Bruck-Fusch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Classe C	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		
454	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Reichenburg	Rann	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zum Bau, resp. zur Erhaltung der Bezirksstrasse in Rann bestimmt und an den Bezirksausschuss dortselbst adressirt sein. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	15 Heller	8 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
455	Südbahn-Gesellschaft		Bau- und Schnittholz		Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei. Die Sendungen müssen für die Arbeiten an der Wienfluss-Regulirung, resp. zum Bau der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und zu diesem Behufe mit Frachtbriefen zur Beförderung gelangen, auf welchen die betreffende „Bauleitung der Wiener Stadtbahn" als Empfängerin figurirt	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Holz in Wagenladungen nach Wien (Matzleinsdorf) giltig vom 1. April 1892 bis auf Widerruf	Heller			Im Kartirungswege		
				Cilli					144	88	56			
				Faal					120	82	38			
				Feistritz					120	79	41			
				Kühnsdorf					120	94	26			
				Laibach S.B.					154	106	48			
				Loitsch					194	115	79			
				Marburg					120	79	41			
				Maria-Rast					120	81	39			
				Prevali					120	89	31			
				Rakek					202	118	84			
				Reifnig-Fresen					120	84	36			
				Saldenhofen					120	86	34			
				St. Lorenzen					120	82	38			
				Spittal a. d. D.					168	118	50			
				Unter-Drauburg					120	87	33			
				Wuchern-Mahrenberg					120	85	35			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
456	**Südbahn-Gesellschaft**		Pferde in Wagenladungen	Budapest S.B.	Cormons transit	Das Aufladen hat die Partei durch ihre eigenen Leute innerhalb der vorgeschriebenen Frist und auf ihre Verantwortung besorgen zu lassen. Die Transporte müssen nach Italien bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	240 Kronen pro Wagen incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
457	**Südbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Sämmtlichen cisleithanischen Stationen	Gossensass, Lienz, Steinach und Sterzing	Sendungen müssen mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen und nachweislich für Hôtelbauten in Gossensass, Lienz, Steinach, bezw. Sterzing bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, und für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, letzteren Falles unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
458	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zündhölzchen	Troppau K.F.N.B.	Krakau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	109·6 kr.	96·4 kr.	13·2 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
459	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Reis der Pos. R—6 des Gütertarifes, Theil I, Abth. B, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband	Brody Nowosielitza Podwołoczyska	Oesterreichisch-Russische Reichsgrenze	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif			Nachlass der Manipulationsgebühr von 4·5 kr. für 100 kg	Im Kartirungswege		Diese Frachtbegünstigung findet nur auf jene Sendungen Anwendung, welche auf Grund des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr von Triest, bezw. Fiume nach Brody (Bhf.) trs., bezw. Nowosielitza (Bhf.) trs. oder Podwołoczyska (Bhf.) trs. zur Abfertigung gelangen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
7	Nr. 150 vom 31. December 1896	2760	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gorlice Neu-Sandec Ustrzyki Bogumilowice Borki wielki Bortniki Brody Bursztyn Chodorów Czernowitz Hadikfalva Jaroslau Kalusz Kolomea Lemberg Niżankowice Nowa grobla Przemysl Rawa ruska Rozwadów Rzeszów Sokal Stanislau Stryj Szczerzec Tarnopol Tarnow Zablotow	Oswięcim transit	Die bezüglichen Refactiesätze werden mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897 unter den festgesetzten Bedingungen auch für solche Sendungen gewährt, welche nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Oderhafen) oder Pöpelwitz (Umschlag) aufgegeben und von da per Oder nach Stettin oder Hamburg loco oder transit verschifft werden	Die Liquidirung der bezüglichen Frachtdifferenzen erfolgt unter Aufrechthaltung der im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1896 unter fortlaufender Nr. 2760 verlautbarten Bedingungen gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis zu den Oder-Umschlagplätzen und der Connossements über den Weitertransport per Oder nach Stettin oder Hamburg, welche Documente vom Versender bis längstens Ende März 1898 der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen sind

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt das Inhalts-Verzeichniss für den Jahrgang 1896 und der Tarif-Index für das IV. Quartal 1896 bei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. **Wien, 2. Februar 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus dem Finanzgesetze für das Jahr 1897 vom 26. Jänner 1897,*) mit welchem der Staatsvoranschlag und das Investitionspräliminare für das gedachte Jahr festgestellt werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

I. Abschnitt.

Artikel I.

Die gesammten Staatsausgaben für das Jahr 1897 werden auf die Summe von 689,081.170 fl. österr. Währung festgesetzt.

Artikel II.

Die besondere Verwendung und die für die einzelnen Zweige der Verwaltung bewilligten Etatssummen enthält der erste Theil des in der Beilage I nachfolgenden Staatsvoranschlages.

Die nach den einzelnen Capiteln, Titeln, Paragraphen und ziffermässig gesonderten Unterabtheilungen von Paragraphen dieses Staatsvoranschlages bewilligten Credite dürfen nur zu den in den bezüglichen Capiteln, Titeln, Paragraphen und Unterabtheilungen von Paragraphen bezeichneten Zwecken, und zwar gesondert für das ordentliche und ausserordentliche Erforderniss, verwendet werden.

Artikel III.

Zur Bestreitung der im Artikel I bewilligten Staatsausgaben werden die im zweiten Theile des in der Beilage I nachfolgenden Staatsvoranschlages mit der Summe von 690,030.996 fl. österr. Währung festgesetzten Einnahmen der directen Steuern und indirecten Abgaben und der sonstigen Einnahmszweige des Staates bestimmt.

Artikel IV.

Zur Erreichung der im Artikel III festgesetzten Summe der Staatseinnahmen sind die directen Steuern und indirecten Abgaben im Allgemeinen nach den bestehenden Normen einzuheben.

Bei der Erwerbsteuer und bei der Einkommensteuer ist nebst dem Ordinarium ein ausserordentlicher Zuschlag in der Höhe des Ordinariums einzuheben.

Von jenen Steuerpflichtigen, deren gesammte Jahresschuldigkeit an Erwerb- und Einkommensteuer erster Classe oder an Einkommensteuer zweiter Classe im Ordinarium den Betrag von 30 fl. österr. Währung nicht übersteigt, ist der ausserordentliche Zuschlag nur in der Höhe von sieben Zehnteln des Ordinariums einzuheben.

Artikel V.

Die für das Jahr 1897 zur Ausgabe bewilligten, mit Ablauf desselben entweder gar nicht oder doch nicht vollständig verwendeten Credite erlöschen mit Ende December 1897.

Ausgenommen von dieser Bestimmung sind jene Beträge, welche zur Bedeckung stehender Bezüge, wie: Gehalte, Pensionen etc., oder zur Erfüllung solcher Leistungen bestimmt sind, die sich auf einen Rechtstitel

*) Enthalten in dem am 28. Jänner 1897 ausgegebenen X. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 34.

gründen, wie Zinsen der Staatschuld etc.; diese Beträge können bis zum Ablaufe der Verjährungsfrist in Anspruch genommen werden.

Desgleichen sind von der obigen Bestimmung alle ausserordentlichen, sowie jene ordentlichen Credite ausgenommen, für welche im ersten Theile des in der Beilage I nachfolgenden Voranschlages die Verwendungsdauer bis Ende December 1898 eingeräumt ist; dieselben sind jedoch, insoweit sie nicht im Jahre 1897 zur Verwendung gelangen, so zu behandeln, als wenn sie im Voranschlage des Jahres 1898 bewilligt worden wären, und daher auch für den Dienst dieses letzteren Jahres zu verrechnen.

Artikel VI.

Die nachstehend aufgeführten Credite können noch bis Ende December 1897 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1896 im Sinne des Artikels VI, Alinea 3, des Finanzgesetzes für das Jahr 1896 bewilligt worden wären.

. . . .

E. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 bis Ende December 1896 verlängerte Credit von . . . . 976.000 fl.

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Titel 8, § 3, für die Herstellung eines Landungsmolo in Pola als dritte Rate bewilligte Credit von . . . . 10.000 fl.

. . . .

F. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, für die Strassenunterfahrt in Krakau bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 bis Ende December 1896 verlängerte Credit von . . . . 100.000 fl.

2. Der mit dem Finansgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 15, § 1, für die Strassenunterfahrt in Krakau als zweite Rate bewilligte Credit von . . . . 50.000 fl.

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 15, § 1, für die Erweiterung der Station Eger als dritte Rate bewilligte Credit von . . . . 50.000 fl.

4. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 15, § 1, aus dem Investitionsfonds der Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Bahn für die Erweiterung der Station Lemberg bewilligte Credit von . . . . 700.000 fl.

5. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 12, § 1, für den Bau der Eisenbahn von Stanislau nach Woronienka bewilligte Credit von . . . . 1,000.000 fl.

6. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Capitel 27, Titel 14, § 1, für die Herstellung einer Zweigleitung zur Wasserstation am Bahnhofe Mittelgrund bewilligte Credit von 7410 fl. Gold oder in österreichischer Währung . . . . 8.820 fl.

H. Im Etat der Verwaltung der Staatsschuld.

Die mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 unter Titel 3, Verwaltungsauslagen der fundirten Staatsschuld, für Auslagen der Couponerneuerung bewilligten Credite per 134.500 fl. und 45.000 fl., beziehungsweise der Gesammtcredit von 179.500 fl.

Artikel VII.

Der Finanzminister wird ermächtigt, während des Jahres 1897 Objecte des unbeweglichen Staatseigenthumes, deren Schätzungswerth für jedes einzelne den Betrag von 25.000 fl. nicht übersteigt, bis zum Gesammtwerthe von 300.000 fl. ohne vorausgegangene specielle Zustimmung des Reichsrathes gegen blosse nachträgliche Rechtfertigung zu veräussern. Ebenso ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während des Jahres 1897 die Belastung von Objecten des unbeweglichen Staatseigenthumes mit Dienstbarkeiten zu gestatten, wenn der Werth des zu belastenden Objectes oder aber des einzuräumenden Rechtes in jedem einzelnen Falle den Betrag von 25.000 fl. nicht übersteigt. Der Gesammtwerth der im Jahre 1897 in dieser Weise einzuräumenden Dienstbarkeiten darf den Betrag von 200.000 fl. nicht übersteigen. Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während des Jahres 1897 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahn-Grundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigenthumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu ertheilen, in welchen der Schätzungswerth des einzelnen Verkaufsobjectes den Betrag von 25.000 fl. übersteigt.

Artikel VIII.

Ueber die Verwendung der allfälligen Gebahrungsüberschüsse des Jahres 1897 ist, insoweit dieselben nicht zur Tilgung von Capitalien der Staatsschuld verwendet werden, dem Reichsrathe bis längstens Ende des Jahres 1898 eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten.

II. Abschnitt.

Artikel IX.

Die in dem nachfolgenden Investitionspräliminare (Beilage II) für das Jahr 1897 festgesetzten Ausgaben per . . . . 30,135.010 fl.
und Einnahmen per . . . . 4,782.820 fl.
werden genehmigt.

Artikel X.

Der Finanzminister wird ermächtigt, Investitionsschulden, welche durch Abstattung in Annuitäten zu tilgen sind, im Betrage von . . . . 23,222.296 fl. zur Rückzahlung zu bringen.

Artikel XI.

Zur Rückzahlung der im Artikel X bezeichneten Investitionsschulden, dann zur Bedeckung des nach Abzug der Einnahmen verbleibenden Investitionserfordernisses per . . . . 25,352.190 fl. können in Ausführung des Gesetzes vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, Obligationen der mit demselben geschaffenen Investitionsschuld, und zwar in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher erforderlich ist, damit durch die Veräusserung derselben die zu obigen Zwecken nothwendigen Baarmittel von zusammen . . . . 48,574.486 fl. beschafft werden.

Wenn die bisher noch nicht beanspruchten Restbeträge per 1,000.000 fl. und 4,200.000 fl. der mit dem Gesetze vom 28. Mai 1895, R.-G.-Bl. Nr. 76, für die Verstaatlichung des Wiener Telegraphen- uud Telephonnetzes und mit dem Gesetze vom 14. August 1895, R.-G.-Bl. Nr. 132, für die Vermehrung des Fahrparkes bewilligten, durch Aufnahme von Annuitätenanlehen zu bedeckenden Credite per fünf Millionen und zehn Millionen im Laufe des Jahres 1896 oder im Jahre 1897 in Anspruch genommen werden, können zum Zwecke der Convertirung der bewilligten Annuitätenanlehen, beziehungsweise zur Bedeckung des Aufwandes an Stelle der Aufnahme derartiger Anlehen Obligationen der Investitionsrenteschuld in dem zur Beschaffung der Baarmittel per eine Million und 4·2 Millionen Gulden erforderlichen Betrage ausgegeben werden.

Demgemäss sind Obligationen der erwähnten Staatsschuld im erforderlichen Betrage auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

Insofern die Regierung auf Grund der Gesetze vom 15. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 145, und vom 11. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 165 ermächtigt wurde, die Geldmittel, welche zur Herstellung von Unterrichtsbauten und deren Einrichtung benöthigt werden, durch Aufnahme von in Annuitäten tilgbaren Specialanlehen zu beschaffen, wird die Bedeckung des bezüglichen Aufwandes nach Massgabe der verfassungsmässigen Genehmigung an Stelle der Aufnahme solcher Annuitätenanlehen durch Begebung von Obligationen der Investitionsrenteschuld erfolgen.

Artikel XII.

Die im Investitionspräliminare bewilligten Credite können bis 31. December 1898 verwendet werden.

Die Investitionsausgaben, beziehungsweise Einnahmen sind in der Staatsrechnung gesondert von der Etatgebahrung zum Ausdrucke zu bringen.

Artikel XIII.

Das Erforderniss für die Verzinsung des auf Grund dieses Gesetzes zu emittirenden Obligationenbetrages ist jährlich im Erfordernisse des Capitels „Staatsschuld" zu präliminiren.

Artikel XIV.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Wien, den 26. Jänner 1897.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.	**Welsersheimb** m. p.	**Gautsch** m. p.
Biliński m. p.	**Ledebur** m. p.	**Gleispach** m. p.
Glanz m. p.	**Rittner** m. p.	**Guttenberg** m. p.

Beilage I.

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1897.

Erster Theil. — Erforderniss

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1897	Ausgaben ordentliche 1898	Ausgaben ausserordentliche 1898	Summe
	Gulden in österreichischer Währung			
Capitel 7. VII. Ministerium des Innern.				
Titel 6. Wasserbau:				
§ 1. Oesterreich unter der Enns	279.150	—	—	279.150
1. Instandsetzung des im Laxenburger Entwässerungsrayon gelegenen Kehrwandwehres, dann Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches (vierte Rate)	—	—	10.000	10.000
2. Aerarialbeitrag für die Donau-Regulirung (sechzehnte Rate)	—	—	430.000	430.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche 1897	ausserordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1898	1898	Summe
	Gulden in österr. Währung			
§ 2. Oesterreich ob der Enns	230.910	—	—	230.910
1. Donaustrombauten	—	—	170.000	170.000
2. Innflussbauten	—	—	82.000	82.000
3. Salzachflussbauten	—	—	20.000	20.000
4. Traunflussbauten	—	—	110.000	110.000
§ 3. Salzburg	55.000	—	—	55.000
Salzach- und Saale-Regulirung	—	—	49.000	49.000
§ 4. Steiermark	48.900	—	—	48.900
1. Aerarialbeitrag für die Erhaltung der Regulirungsbauten des Murflusses in der Strecke von Graz abwärts bis zur steiermärkisch-ungarischen Grenze (zweite Rate)	—	—	45.000	45.000
2. Aerarialbeitrag für die Regulirung des linksseitigen Murufers durch Anlage eines Quaibaues zwischen der Ferdinands- und Franz Carls-Brücke in Graz (dritte Rate)	—	—	6.700	6.700
3. Aerarialbeitrag für die Ausführung von Schutz- und Erhaltungsbauten in der Drauflussstrecke von Marburg abwärts bis Polsterau (dritte Rate)	—	—	15.000	15.000
§ 5. Kärnten	37.800	—	—	37.800
Drau-Regulirung	—	—	57.000	57.000
§ 6. Krain	13.400	—	—	13.400
Save-Regulirung	—	—	50.000	50.000
§ 7. Tirol und Vorarlberg	69.350	—	—	69.350
1. Inn-Correctionsbauten (zweite Rate)	—	—	10.000	10.000
2. Rhein-Regulirung, 690.000 Francs oder 276.000 Gulden in Gold, d. i. in gesetzlichem Werthe in österreichischer Währung (vierte Rate)	—	—	328.570	328.570
3. Correction der Binnengewässer im österreichischen Rheinthale (vierte Rate)	—	—	120.000	120.000
4. Inn-Recessbauten	—	—	6.000	6.000
§ 8. Böhmen	212.000	—	—	212.000
1. Moldau-Regulirung	—	—	40.000	40.000
2. Elbe-Regulirung	—	—	80.000	80.000
3. Anschaffung eines Regierungsdampfers	—	—	21.000	21.000
4. Aerarialbeitrag zu den Vorarbeiten für die Canalisirung der Kleinen Elbe von Melnik bis Königgrätz	—	—	10.000	10.000
§ 9. Mähren	500	—	—	500
1. Oder-Regulirung	—	—	1.000	1.000
2. March-Regulirung	—	—	14.000	14.000
§ 10. Schlesien	2.400	—	—	2.400
Oder-, inclusive Oppa- und Olsa-Regulirung	—	—	10.000	10.000
§ 11. Galizien mit Krakau	241.850	—	—	241.850
1. Bauten an der Weichsel	—	—	250.000	250.000
2. Bauten am Dunajec	—	—	60.000	60.000
3. Bauten am San	—	—	170.000	170.000
4. Bauten am Dniester	—	—	140.000	140.000
5. Bauten an der Wiśłoka	—	—	25.000	25.000
6. Werth der aus den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für die oben angeführten Bauten zu verwendenden Weidenruthen und Pflöcke, und zwar: a) für Weichselbauten 5000 fl.; b) für Dunajecbauten 2500 „; c) für Sanbauten 4000 „; d) für Dniesterbauten 1000 „; e) für Wiśłokabauten 500 „	—	—	13.000	13.000
7. Aerarialbeitrag zur Regulirung des Bugflusses (vierte Rate)	—	—	9.900	9.900
8. Aerarialbeitrag zur Regulirung des Białaflusses (fünfte Rate)	—	—	8.660	8.660
9. Für die Anlage von Weidenculturen zum Behufe der Gewinnung des Faschinenmaterials	—	—	10.000	10.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1897	ausserordentliche 1898	1898	Summe
	Gulden in österr. Währung			
§ 12. Bukowina	5.700	—	—	5.700
Pruthflussbauten	—	—	20.000	20.000
§ 13. Dalmatien:				
Staatsbeitrag zu den Kosten für die Trockenlegung der Sumpfgründe an der Jadroflussmündung bei Salona, politischer Bezirk Spalato (erste Rate)	—	—	10.000	10.000
Summe (Titel 6, §§ 1 bis 13)	1,196.960	—	2,401.830	3,598.790
Capitel 27. XI. Handelsministerium.				
A. Eigentlicher Staatsaufwand.				
Titel 1. § 1. Centralleitung, darunter 1200 fl. in Gold	376.800	150.000	63.890	590.690
§ 2. Für Studien über die Anlage von Schiffahrtscanälen	—	—	50.000	50.000
§ 3. Subvention für die gemischte Pruth-Commission (15.000 Francs = 6000 fl. in Gold)	—	—	7.140	7.140
Titel 7. § 1. Hafen- und Seesanitätsdienst	554.630	218.500	—	773.130
§ 2. Auslagen bei der Narenta	1.680	—	—	1.680
§ 3. Neubauten im Küstenlande:				
Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Rovigno. Herstellung einer Operations-Riva (erste Rate)	—	—	4.000	4.000
Cherso. Verlängerung des Landungsmolo (erste Rate)	—	—	6.000	6.000
Veglia. Herstellung einer Ufermauer im Hintergrunde des Hafens (erste Rate)	—	—	4.000	4.000
Šilo auf der Insel Veglia. Verlängerung des Schutz- und Landungsmolo	—	—	4.400	4.400
Neresine auf der Insel Lussin. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (erste Rate)	—	—	6.000	6.000
Porto Rosega bei Monfalcone. Verlängerung der Canaldämme (Restbetrag)	—	—	4.000	4.000
Orsera. Herstellung eines Landungsmolo (Restbetrag)	—	—	6.000	6.000
Lussinpiccolo. Herstellung einer Landungsriva (Restbetrag)	—	—	2.600	2.600
Pola. Herstellung eines Landungsmolo (fünfte Rate)	—	—	25.000	25.000
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	5.000	5.000
Summe (Titel 7, § 3)	—	—	69.000	69.000
§ 4. Neubauten in Dalmatien:				
Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Zara. Ausbau des Landungsmolo an der äusseren Riva (erste Rate)	—	—	10.000	10.000
Kale auf der Insel Ugljan. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (erste Rate)	—	—	2.000	2.000
Seghetto. Herstellung eines Molo nebst Ufermauer (erste Rate)	—	—	2.000	2.000
Kutleša. Verlängerung des Schutzdammes (erste Rate)	—	—	3.000	3.000
Macarsca. Beitrag für die Verbauung des Wildbaches Proslap	—	—	4.000	4.000
Stagno grande. Beitrag für die Entsumpfungsarbeiten beim Hafenbassin	—	—	2.000	2.000
St. Giorgio auf der Insel Giuppana. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (erste Rate)	—	—	2.000	2.000
Vodice. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (zweite Rate)	—	—	8.000	8.000
Trappano. Herstellung eines Schutzdammes (Restbetrag)	—	—	7.700	7.700
Traù. Herstellung einer Ufermauer (zweite Rate)	—	—	9.000	9.000
Postire. Ausgestaltung des Landungsmolo (Restbetrag)	—	—	5.000	5.000
Igrane. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (Restbetrag)	—	—	6.000	6.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1897	1898	ausserordentliche 1898	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Terstenik. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (zweite Rate)	—	—	13.000	13.000
Gravosa. Herstellung einer Ufermauer (zweite Rate)	—	—	10.000	10.000
Castelnuovo in der Bocche di Cattaro. Verlängerung des Schutz- und Landungsdammes (zweite Rate)	—	—	10.000	10.000
Comisa. Ausbau des bestehenden Schutzdammes (Restbetrag)	—	—	7.000	7.000
Almissa. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (vierte Rate)	—	-	8.000	8.000
Drače auf der Halbinsel Sabioncello. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (Restbetrag)	—	—	7.500	7.500
Spalato. Weitere Verstärkung des Steinwurfes am Schutzdamme (zwölfte Rate)	—	—	3.000	3.000
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	3.000	3.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	8.000	8.000
Summe (Titel 7, § 4)	—	—	131.200	131.200
§ 5. Bau- und Erhaltungskosten der Hafengeleise in Triest:				
a) Capitalsrückzahlung (siebzehnte Rate)	—	—	25.000	25.000
b) 4 pCt. Zinsen pro 1896 für den ungetilgt gebliebenen Capitalsrest per 314.095 fl. 89 kr.	—	—	12.570	12.570
Summe (Titel 7, § 5)	—	—	37.570	37.570
§ 6. Für die Unterstützung der Handelsmarine	—	—	334.300	334.300
Summe (Titel 7, §§ 1 bis 6)	556.310	218.500	572.070	1,346.880
Titel 8. § 1. Betrieb der k. k. Lagerhäuser in Triest	358.190	—	—	358.190
§ 2. Annuität zur Tilgung des Kaufpreises für die von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd an den Staat überlassenen Hangars auf dem Molo III	—	—	44.630	44.630
§ 3. Annuitäten-Vergütung an den Etat der Staatsschuld	—	—	460.300	460.300
Summe (Titel 8, §§ 1 bis 3)	358.190	—	504.930	863.120
Capitel 28. XII. Eisenbahnministerium.				
Titel 1. Centralleitung (darunter 54.000 fl. in Gold)	9,368.800	—	417.000	9,785.800
„ 2. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen	223.100	—	—	223.100
„ 3. Central-Wagendirigirungsamt der Oesterr. Staatsbahnen	216.750	—	—	216.750
„ 4. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen.				
§ 1. Bodenbacher Bahnstrecke.				
Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen	20	—	—	20
Für die Herstellung einer Weichensicherungsanlage am Südende der Station Mittelgrund, restliches Erforderniss (6000 Mark = 2964 fl. in Gold)	—	—	3.530	3.530
Für unvorhergesehene Herstellungen in der Strecke Bodenbach—Reichsgrenze	—	—	500	500
Summe (Titel 4, § 1)	20	—	4.030	4.050
§ 2. Localbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz.				
a) Betriebskosten-Vergütung	48.400	—	—	48.400
b) Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen	1.100	—	—	1.100
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	—	19.000	19.000
Summe (Titel 4, § 2)	49.500	—	19.000	68.500

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1897	ausserordentliche 1898	ausserordentliche 1898	Summe
	Gulden in österr. Währung			
§ 3. Localbahn Königshan-Schatzlar.				
a) Betriebskosten-Vergütung	14.000	—	—	14.000
b) Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen	200	—	—	200
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	—	3.900	3.900
Summe (Titel 4, § 3)	14.200	—	3.900	18.100
Summe (Titel 4, §§ 1 bis 3)	63.720	—	26.930	90.650
Titel 5. Staatseisenbahnbetrieb u. Bodensee-Dampfschiffahrt.				
§ 1. Staatseisenbahnbetrieb.				
a) Centraldienst der Staatsbahn-Directionen:				
Persönliche Ausgaben	4,927.840	—	—	4,927.840
Sachliche Betriebserfordernisse	324.300	—	—	324.300
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben (darunter 4000 fl. in Gold)	4,452.620	—	—	4,452.620
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter 6000 fl. in Gold)	10,199.380	—	—	10,199.380
c) Verkehrs- und commerzieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben (darunter 107.010 fl. in Gold)	16,272.450	—	—	16,272.450
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter 530 fl. in Gold)	1,775.550	—	—	1,775.550
d) Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel:				
Persönliche Ausgaben (darunter 20.810 fl. in Gold)	6,428.880	—	—	6,428.880
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter 12.190 Gulden in Gold)	12,768.960	—	—	12,768.960
e) Hilfsanstalten für den Betrieb:				
Persönliche Ausgaben	1,079.170	—	—	1,079.170
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter 60 fl. in Gold)	853.190	—	—	853.190
f) Sonstige Betriebsauslagen:				
Persönliche Ausgaben	180.860	—	—	180.860
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter 2,735.430 fl. in Gold)	6,130.790	—	—	6,130.790
g) Sonstige zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben:				
Sachliche Betriebserfordernisse	312.500	—	—	312.500
h) Auslagen für das Salzgeschäft:				
Sachliche Betriebserfordernisse	1,121.600	—	—	1,121.600
i) Pauschalerforderniss an Auslagen für die staatliche Betriebsführung von neuen Localbahnen, bezüglich welcher mangels der erforderlichen Voraussetzungen ein detaillirtes Präliminare nicht erstellt werden kann	265.000	—	—	265.000
k) Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation:				
Creditanstalts-Anlehen:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung	819.000	—	—	819.000
Baucapital der Strecke Braunau—Reichsgrenze:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung (24.080 fl. in Gold)	28.660	—	—	28.660
Jahresrente für die Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn laut Artikel III des Uebereinkommens vom 26. April 1884, bezw. nach Vereinbarung vom 25. Juli 1892 und dem Protokolle vom 14. August 1896	3,179.500	—	—	3,179.500
Erforderniss für die Ungarische Westbahn (steierische Linie) laut Uebereinkommens vom 22. December 1888:				

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche 1897	ausserordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1898	1898	Summe
	Gulden in österreichischer Währung			
Rentenerforderniss laut § 7 des Uebereinkommens . . . . 331.010 fl. Zinsen und Amortisation der Investitions-Anleihe vom Jahre 1890 laut § 6 des Uebereinkommens . . . . 62.960 fl.	393.970	—	—	393.970
Rentenerforderniss für die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie) laut § 8 des Uebereinkommens vom 20. December 1888	1,449.560	—	—	1,449.560
Erforderniss für die Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa: Laut Artikel V des Uebereinkommens vom 8. März 1894 als Entgelt für die Ueberlassung des Betriebes an den Staat, u. zw.: für die Linie Lemberg—Czernowitz pro 1896 . . . . 1,500.000 fl. für die Linie Czernowitz-Suczawa pro 1897 . 700.000 fl.	2,200.000	—	—	2,200.000
§ 1. Annuitäten, betreffend die Erwerbung von vier Sechstel-Antheilen an der Wiener Verbindungsbahn, und zwar:				
Ein Sechstel-Antheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (elfte Annuität)	32.320	—	—	32.320
Ein Sechstel-Antheil je der priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (neunte Annuität) . .	67.000	—	—	67.000
Ein Sechstel-Antheil der priv. Südbahn-Gesellschaft (dritte Annuität)	33.000	—	—	33.000
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für Annuitäten-Vergütung an den Etat der Staatsschuld	—	—	1,484.840	1,484.840
Für Telegraphen-, Fernsprech- u. Signalisirungs-Leitungen, Apparate und Einrichtungen . . .	—	—	160.000	160.000
Für die Durchführung von Versuchen und Neuerungen	—	—	30.000	30.000
Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtungsanlage in der Station Stanislau	—	—	1.370	1.370
Für das Einlegen von Flussstahlschienen . . .	—	—	723.000	723.000
Für das Einlegen von Weichen mit eisernen Unterlagen	—	—	61.560	61.560
Für das Einlegen imprägnirter und harter Schwellen	—	—	112.000	112.000
Für die Verstärkung bestehender Oberbausysteme	—	—	227.000	227.000
Für die Auswechslung von Holzbrücken . . .	—	—	70.000	70.000
Für Concurrenzbeiträge bei Flussregulirungen, Strassenherstellungen etc.	—	—	20.000	20.000
Für die Industriegeleise von Friedburg-Lengau bis Schneegattern für die k. und k. General-Direction der Allerhöchsten Privat- und Familienfonds (zehnte Rate)	—	—	7.400	7.400
Für Versicherungsarbeiten bei Lehnen und Böschungen, Schutzbauten gegen Lawinenabstürze, Unterbau-Objecte, Nebenanlagen etc.	—	—	300.000	300.000
Für Brückenverstärkungen	—	—	150.000	150.000
Für Aufnahmsgebäude und Beamtenwohnungen an den Bahnlinien St. Pölten—Leobersdorf—Gutenstein und Pöchlarn—Kienberg-Gaming (dreizehnte Rate)	—	—	15.000	15.000
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln . .	—	—	800.000	800.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1897	ausserordentliche 1898	1898	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	100.000	100.000
Für Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern	—	—	5.000	5.000
Für Lademittel	—	—	12.000	12.000
Für die Verbesserung des Speisewassers, eventuell Druckwerksanlagen	—	—	100.000	100.000
Für die Centralisirung der Einfahrtsweichen und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres in verschiedenen Stationen und auf der currenten Strecke	—	—	200.000	200.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Galizischen Carl Ludwig-Bahn:				
Für Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln sammt Reserven	—	—	21.900	21.900
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft:				
Für Erweiterung von Anschlussstationen nebst Reconstruction der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen . . .	—	—	15.000	15.000
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln .	—	—	60.000	60.000
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten	—	—	100.000	100.000
Für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln sammt Reserven	—	—	140.000	140.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa:				
Für die Erweiterung der Station Halicz . . .	—	—	80.000	80.000
Für Erweiterungen aus Anlass des Anschlusses von Localbahnen	—	—	36.600	36.600
Für die Erweiterung der Werkstättenanlagen in Lemberg	—	—	45.000	45.000
Für die Erweiterung der Station Stanislau . .	—	—	80.000	80.000
Für die Erweiterung der Werkstätte Stanislau .	—	—	50.000	50.000
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsanlagen	—	—	21.000	21.000
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln . .	—	—	182.000	182.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Linie Czernowitz—Nowosielitza:				
Für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln sammt Reserven	—	—	49.300	49.300
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Böhmischen Westbahn:				
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln . .	—	—	35.000	35.000
Für Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln sammt Reserven	—	—	91.410	91.410
Für die Erweiterung der Station Pilsen	—	—	400.000	400.000
Für die Erweiterung der Werkstätte Pilsen . .	—	—	100.000	100.000
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten	—	—	313.700	313.700
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	6.000	6.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Mährischen Grenzbahn:				
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsanlagen	—	—	311.930	311.930
Für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln sammt Reserven	—	—	915.790	915.790

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche 1897	mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1898	ausserordentliche 1898	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln . .	—	—	26.000	26.000
Für Werkstätten-Einrichtungen	—	—	2.000	2.000
Für Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern	—	—	400	400
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Mährisch-schlesischen Centralbahn:				
Für Meliorationen und diverse Erweiterungen .	—	—	84.300	84.300
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	8.000	8.000
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln .	—	—	8.000	8.000
Für Werkstätten-Einrichtung	—	—	7.000	7.000
Für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln sammt Reserven	—	—	192.800	192.800
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Linie Eisenerz-Vordernberg:				
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten	—	—	30.120	30.120
Für diverse Einrichtung und Umgestaltung von Fahrbetriebsmitteln	—	—	4.000	4.000
Für maschinelle Einrichtungen	—	—	2.000	2.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Linie Laibach-Stein:				
Für Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln sammt Reserven	—	—	9.100	9.100
Summe (Titel 7, § 1)	75,296.100	—	8,007.520	83,303.620
§ 2. Bodensee-Dampfschiffahrt:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Sachliche Betriebserfordernisse	1.400	—	—	1.400
b) Schiffahrtsdienst:				
Persönliche Ausgaben (darunter 11.900 fl. in Gold)	99.030		—	99.030
Sachliche Betriebserfordernisse	42.000	—	—	42.000
c) Erhaltungsauslagen:				
Sachliche Betriebserfordernisse	27.900	—	—	27.900
d) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	2.000	—	—	2.000
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter 300 fl. in Gold)	3.700	—	—	3.700
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für den Umbau des hölzernen Reservemolo und Ersatz durch einen Steinmolo . . .	—	—	2.860	2.860
Für sonstige Auslagen	—	—	2.600	2.600
Summe (Titel 5, § 2)	176.030		5.460	181.490
Summe (Titel 5, §§ 1 und 2)	75,472.130	—	8,012.980	83,485.110
Gesammtsumme (Capitel 28, Titel 1 bis 5)	85,344.500	—	8,456.910	93,801.410

XVII. Subventionen und Dotationen.

Capitel 34. B. An Verkehrsanstalten.				
Titel 1. § 1. Subventionen:				
Oesterreichischer Lloyd:				
a) Meilengelder, in Noten	2,910.000	—	—	2,910.000
b) Vergütung der Suezcanal-Gebühren (511.423 fl. in Gold)	608.840	—	—	608.840
§ 2. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten . . .	250.000	—	—	250.000
§ 3. Zittau-Reichenberger Bahn (30.000 fl. in Gold) . .	35.700	—	—	35.700
Titel 2. Als unverzinsliche Vorschüsse:				
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten . .	—	—	250.000	250.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche 1897	ausserordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1898	1898	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Titel 3. Als 4perc. Vorschüsse:				
A. Garantirte Eisenbahnen im eigenen Betriebe:				
a) Südnorddeutsche Verbindungsbahn, in Silber . .	—	—	822.000	822.000
b) Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Ergänzungsnetz, in Noten	—	—	524.000	524.000
B. Die Staatgarantie geniessende Localbahnen:				
a) Wodňan-Prachatitz, in Noten	—	—	8.000	8.000
b) Monfalcone- (Ronchi) Cervignano, in Noten . .	—	—	61.600	61.600
c) Arnoldstein-Hermagor, in Noten	—	—	43.500	43.500
d) Trient-Reichsgrenze bei Tezze, Valsugana-Bahn, in Noten	—	—	167.900	167.900
e) Beneschau-Wlaschim, in Noten	—		21.500	21.500
f) Deutschbrod-Humpoletz, in Noten	—	—	6.000	6.000
Summe (Capitel 34, Titel 1 bis 3)	3,804.540		1.904 500	5,709.040

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1897.

Zweiter Theil. — Bedeckung.

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	ausserordentliche	Summe
	Gulden in österr. Währung		
Capitel 33. XI. Handelsministerium.			
Titel 8. § 1. Betrieb der Lagerhäuser in Triest	487.940	—	487.940
§ 2. Vergütung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd für Ueberlassung des commerciellen Betriebes der Hangars auf dem Molo III .	—	44.000	44.000
Summe (Titel 8, §§ 1 und 2) .	487.940	44.000	531.940
XII. Eisenbahnministerium.			
Capitel 34, Titel 1. Centralleitung (darunter 31.000 fl. in Gold)	295.120	80.000	375.120
Titel 2. Staatseisenbahnbau:			
A. Beiträge der Interessenten zum Bau der:			
§ 1. Böhmisch-Mährischen Transversalbahn	—	3.940	3.940
§ 2. Eisenbahn Schrambach-Kernhof	—	4.700	4.700
Summe (Titel 2, §§ 1 und 2) .		8.640	8.640
Titel 3. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen:			
§ 1. Bodenbacher Bahnstrecke:			
Pachtzins für die Bodenbacher Bahnstrecke (106.750 fl. in Gold)	127.080	—	127.080
Summe (Titel 3, § 1) .	127.080		127.080
§ 2. Localbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowic:			
a) Transporteinnahmen	115.000	—	115.000
b) Verschiedene Einnahmen	6.000	—	6.000
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	19.000	19.000
Summe (Titel 3, § 2) .	121.000	19.000	140 000
§ 3. Localbahn Königshan-Schatzlar:			
a) Transporteinnahmen	30.000	—	30.000
b) Verschiedene Einnahmen	2.500	-	2.500
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	3.900	3.900
Summe (Titel 3, § 3) .	32.500	3.900	36.400
Summe (Titel 3, §§ 1 bis 3) .	280.580	22.900	303.480

	Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	ausserordentliche	Summe
		Gulden in österr. Währung		
Titel 4.	Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt:			
	§ 1. Staatseisenbahnbetrieb:			
	a) Transporteinnahmen (darunter 15,403.330 fl. in Gold)	98,851.500	—	98,851.500
	b) Vergütung der Auslagen für die staatliche Betriebsführung von neuen Localbahnen, bezüglich welcher mangels der erforderlichen Voraussetzungen ein detaillirtes Präliminare nicht erstellt werden kann	265.000	—	265.000
	c) Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,155.100	—	1,155.100
	d) Antheil an dem Gemeinschaftsverkehre, bezw. am Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	600.000	—	600.000
	e) Sonstige verschiedene Einnahmen (darunter 2,483.650 fl. in Gold)	7,313.330	—	7,313.330
	Amortisationsquote der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn für Erweiterungsbauten in der Station Grulich	—	1.010	1.010
	Amortisationsquote der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft in Budapest für den Landungsplatz am Donauquai-Bahnhof	—	640	640
	Amortisationsquote für Industriegeleise	—	4.400	4.400
	Beitrag der Alpinen Montan-Gesellschaft für die Verzinsung der Geleiseanlagen in Eisenerz	—	20	20
	Antheil am Erträgnisse der Brückenmauth in Lend	—	520	520
	Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds:			
	der Galizischen Carl Ludwigs-Bahn	—	21.900	21.900
	der Linie Laibach—Stein	—	9.100	9.100
	der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	315.000	315.000
	der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa	—	494.600	494.600
	der Linie Czernowitz—Nowosielitza	—	49.300	49.300
	der Böhmischen Westbahn	—	846.110	846.110
	der Mährischen Grenzbahn	—	1,256.120	1,256.120
	der Mährisch-Schlesischen Centralbahn	—	300.100	300.100
	der Linie Eisenerz—Vordernberg	—	36.120	36.120
	Beitrag der k. k. priv. Böhmischen Westbahn zu den Kosten der Erweiterung der Station Pilsen	—	100.000	100.000
	Summe (Titel 4, § 1)	108,184.930	3,434.940	111,619.870
	§ 2. Bodensee-Dampfschiffahrt:			
	a) Transporteinnahmen (darunter 165.620 fl. in Gold)	197.150	—	197.150
	b) Verschiedene Einnahmen (darunter 1600 fl. in Gold)	2.000	—	2.000
	Summe (Titel 4, § 2)	199.150	—	199.150
	Summe (Titel 4, §§ 1 und 2)	108,384.080	3,434.940	111,819.020
Titel 5.	Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	1,300.000	1,300.000
	Gesammtsumme (Capitel 34, Titel 1 bis 5)	108,959.780	4,846.480	113,806.260

Capitel 39. XVII. Subventionen und Dotationen.

Verkehrsanstalten.

Titel 2.	§ 1. Rückzahlung auf die der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gewährten unverzinslichen Vorschüsse	—	100.000	100.000
	§ 2. Abschlagszahlung aus dem Reinertrags-Ueberschusse auf die 4pct. Garantie-Zinsenschuld der Oesterr. Nordwestbahn	—	150.000	150.000
	§ 3. 6 pCt. Zinsen von Ueberzahlungen an Garantievorschüssen	—	5.300	5.300
	Summe (Titel 2, §§ 1 bis 3)	—	255.300	255.300

Beilage II.

Investitions-Präliminare für das Jahr 1897.

Erforderniss.

	Verwaltungszweig	Einzeln	Zusammen
		Gulden in österreichischer Währung	
	A. Ministerium des Innern.		
	Wasserbau:		
Post	2. Herstellung von Flosshäfen an der Moldau und Elbe	340.000	
„	3. Aerarialbeitrag zur Canalisirung der Moldau und Elbe in der Strecke Prag—Aussig (erste Rate)	840.000	
	D. Handelsministerium.		
	a) Hafen- und Seesanitätsdienst.		
Post	1. Erbauung eines Bergungs- und Rettungsdampfers	50.000	
	b) Post- und Telegraphenanstalt.		
„	2. Errichtung von neuen Telegraphen- und pneumatischen Röhrenleitungen	350.000	
„	3. Errichtung von neuen Staats-Telephonleitungen	800.000	
„	4. Bau, bezw. käufliche Erwerbung eines Postgebäudes am Westbahnhof in Wien	68.000	
	Zusammen	1,218.000	1,268.000
	E. Eisenbahnministerium.		
	a) Staatseisenbahnbau.		
Post	1. Bau der Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce	1,344.000	
„	2. Bau der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie	1,214.940	
„	3. Bau der Eisenbahn Stryj-Chodorów	370.000	
„	4. Bau der Eisenbahn Przeworsk-Rozwadów	30.000	
„	5. Bau der Localbahn Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf)	49.470	
„	6. Bau der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel	14.690	
„	7. Bau der Eisenbahn Beraun-Dušnik	857.660	
„	8. Bau der Localbahn Haugsdorf-Weidenau	22.000	
„	9. Bau der Localbahn Barzdorf-Jauernig	24.000	
„	10. Bau der Localbahn Grulich (Lichtenau)-Schildberg	780.000	
„	11. Bau der Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof	375.000	
„	12. Bau der Localbahn Olbersdorf-Hotzenplotz	660.000	
	Summe (a)	5,741.760	
	b) Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen.		
Post	13. Bau der Unterkrainer Bahnen von Laibach nach Rudolfswerth und Strascha, sowie von Grosslupp nach Gottschee (fünfte und letzte Rate)	500.000	
„	14. Bau der Localbahnen:		
	Wr. Neustadt-Schneeberg . . . 200.000 fl.		
	Zell am See-Krimml . . . 320.000 „		
	Rakonitz-Mlatz . . . 194.000 „		
	Čerčan-Kolin mit Abzweigung nach Kácow . . . 300.000 „		
	Strakonitz-Březnitz . . . 200.000 „		
	Neuhof-Weseritz . . . 130.000 „		
	St. Pölten-Kirchberg . . . 200.000 „		
	Borki wielkie-Grzymalów . . . 210.000 „		
	Blatna-Nepomuk . . . 22.000 „		
	Březnitz-Rožmital . . . 32.000 „		
	Karlsbad-Merkelsgrün . . . 40.000 „		
	Ober-Grafendorf—Mank . . . 80.000 „		
	Göpfritz-Raabs . . . 40.000 „	1,968.000	
„	15. Staatsbeitrag für die Ausgestaltung der Localbahnstrecke Chabówka-Neumarkt	1,300.000	
„	16. Staatsbeitrag für den Bau der Eisenbahnen Lužan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin (Brodina) und Nepolokoutz-Wiżnitz, einmaliger Staatsbeitrag	1,500.000	
	Summe (b)	5,268.000	
	c) Staatseisenbahnbetrieb.		
„	17. Herstellung zweiter Geleise:		
	Salzburg—Reichsgrenze . . . 126.000 fl.		
	Wels—Salzburg (erste Rate) . . . 100.000 „		
	Lemberg—Zloczow (vierte Rate) . . . 248.850 „	474.850	

	Verwaltungszweig		Einzeln	Zusammen
			Gulden in österreichischer Währung	
Post 18.	Erweiterung von Stationen und dazu gehörigen Anlagen:			
	Antheil der Staatsbahnen an der Erweiterung der Stationen Heiligenstadt und Hütteldorf (erste Rate)	200.000 fl.		
	Station Salzburg (erste Rate)	120.000 „		
	Stationen Bilin und Saaz (erste Rate)	150.000 „		
	Station Neu-Sandec	50.000 „		
	Station Przemyśl	100.000 „		
	Station und Personenhaltestelle in Klein-Schwechat (dritte Rate)	30.000 „		
	Station Budweis (fünfte Rate)	100.000 „		
	Station Eger (fünfte Rate)	10.000 „		
	Station Prag und Zugförderungsanlage in Nusle (siebente Rate)	150.000 „		
	Station und Werkstätte Wien	115.000 „		
	Station und Werkstätte Knittelfeld (vierte Rate)	100.000 „		
	Rangirbahnhof Podgórze-Plaszów (vierte Rate)	100.000 „		
	Werkstätte Laun	84.600 „		
	Werkstätte Linz (zwölfte Rate)	86.000 „		
	Verschiedene Stationen	800.000 „		
	Erweiterung der Werkstätteanlagen in Przemyśl	8.000 „	2,203.600	
„ 19.	Erweiterungsanlagen aus Anlass des Anschlusses von Localbahnen		200.000	
„ 20.	Wohngebäude für Beamte und Diener		300.000	
„ 21.	Bau von Wächterhäusern, diverse Herstellungen bei denselben und bei Signalhütten etc.		78.000	
„ 22.	Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien:			
	Schleppgeleise und Wechsel-Umschlagplatz in Podgórze (erste Rate)	50.000 fl.		
	Sonstige Herstellungen auf verschiedenen Linien	470.000 „	520.000	
„ 23.	Ueberfahrt der Lemberger Strasse in der Station Przemyśl-Bakónczyce und zweites Geleise im Verbindungsdreiecke daselbst		222.700	
„ 24.	Strassenunterfahrt in Krakau		50.000	
„ 25.	Werkstätteneinrichtungen		400.000	
„ 26.	Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln sammt Reserven:			
	1000 Güterwagen	2,250.000 fl.		
	Vermehrung der Personen- und Dienstwagen auf der Lambach-Gmundener Bahn	15.000 „	2,265.000	
„ 27.	Für eine Volksschule und Capelle nächst der Colonieanlage in Neu-Sandec (zweite Rate)		40.000	
„ 28.	Sonstige Ausgaben der Staatseisenbahn-Verwaltung: Erweiterungen, Herstellungen von Industriegeleisen, sowie für verschiedene unvorhergesehene Auslagen		300.000	
	Summe (c)		7,054.150	
	Zusammen			18,063.910

Bedeckung.

	Verwaltungszweig	Einzeln	Zusammen
		Gulden in österreichischer Währung	
	Eisenbahnministerium.		
	a) Staatseisenbahnbau.		
	A. Interessentenbeiträge:		
Post 1.	zum Baue der Eisenbahn Chodorów-Podwysokie	500.000	
„ 2.	zum Baue der Localbahn Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf)	12.560	
„ 3.	zum Baue der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel	9.080	
„ 4.	zum Baue der Localbahn Grulich (Lichtenau)-Schildberg	200.000	
„ 5.	zum Baue der Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof	67.000	
„ 6.	zum Baue der Localbahn Olbersdorf-Hotzenplotz	287.000	
	B. Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der: Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn - Gesellschaft behufs Bestreitung der Ausgaben für den Bau der Localbahnen:		
„ 7.	Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf)	36.910	
„ 8.	Niklasdorf-Zuckmantel	5.610	
„ 9.	Haugsdorf-Weidenau	22.000	

	Verwaltungszweig	Einzeln	Zusammen
		Gulden in österreichischer Währung	
Post 10.	Barzdorf-Jauernig	24.000	
„ 11.	Böhmischen Westbahn zur Bestreitung der Ausgaben für den Bau der Eisenbahn Beraun-Dušnik	857.660	
„ 12.	Mährischen Grenzbahn zur Bestreitung der Ausgaben für den Bau der Localbahn Grulich (Lichtenau)-Schildberg	580.000	
	Mährisch-schlesischen Centralbahn zur Bestreitung der Ausgaben für den Bau der Localbahnen:		
„ 13.	Bärn-Andersdorf—Hof	308.000	
„ 14.	Olbersdorf-Hotzenplotz	373.000	3,282.820
	b) Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen.		
Post 15.	Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn behufs der Beitragsleistung des Staates für die Eisenbahnen Lużan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin (Brodina) und Nepolokoutz-Wiżnitz	—	1,500.000
	Zusammen	—	4,782.820

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für die Herstellung neuer Strassen-Ladegeleise in Floridsdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung neuer Strassen-Ladegeleise in der Station Floridsdorf der Linie Wien—Krakau ertheilt. [E.-M.-Z. 1130/IV.]

— (Entwässerungsanlage zur Entsumpfung des Materialgrabens in km 220·7—221·3: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. mährische Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes einer Entwässerungsanlage zur Entsumpfung des Materialgrabens km 220·7 bis 221·3 rechts der Bahn in der Theilstrecke M.-Weisskirchen—Pohl der Linie Wien—Krakau angeordnet. [E.-M.-Z. 1228/IV.]

— (Erweiterung der Geleiseanlage am Nordende des Bahnhofes Oderberg: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlage am Nordende des Bahnhofes Oderberg für den 12. Februar angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Landesregierungsrath Dr. von Marenzeller bestimmt. [E.-M.-Z. 1312/IV.]

Localbahn Stramberg - Wernsdorf. (Herstellung einer Trinkwasserleitung zur Station Stramberg: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung des Projectes für die Herstellung einer Trinkwasserleitung zur Station Stramberg angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Martin Fric bestimmt. [E.-M.-Z. 774/IV.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnlinie Hirschberg—Petersdorf—Landesgrenze.) Der Kreistag des Kreises Hirschberg beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 4. December 1896 u. A. auch mit dem Projecte der Weiterführung der Hirschberg-Petersdorfer Bahnlinie über Schreiberhau bis zur Landesgrenze. Der Kreisausschuss hatte den Antrag eingebracht, die Grunderwerbskosten für diese Bahn durch eine Anleihe in Höhe von 346.000 Mk. zu Lasten des Kreises Hirschberg bei 3·5 pCt. Zinsen und 1·5 pCt. Amortisation aufzubringen. Die Abstimmung hierüber war bei der weittragenden Bedeutung der Vorlage eine namentliche, wobei sich nur zwei Kreistagsabgeordnete gegen die Bewilligung aussprachen und demnach der Antrag des Kreisausschusses angenommen wurde. Hiemit ist die von der Regierung gestellte Bedingung der kosten- und lastenfreien Hergabe des Grundes und Bodens Seitens der für die Bahnlinie in Betracht kommenden Gemeinden entschieden, und es ist Hoffnung vorhanden, dass das Bahnproject Petersdorf-Landesgrenze noch in dieser Session im Landtage zur Erledigung kommt.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. in Stettin und die Unternehmer Havestadt & Contag in Wilmersdorf bei Berlin planen die Herstellung folgender schmalspuriger Kleinbahnen in den Hohenzollernschen Landen:

a) von Eyach nach Stetten bei Haigerloch;
b) von Hechingen nach Hausen, eventuell Burladingen und weiter über Gammertingen nach Sigmaringen;
c) von Gr.-Engstingen nach Gammertingen und
d) von Sigmaringendorf nach Bingen.

Der Kreis Westprignitz hat beschlossen, die früher vom Kreise Ostprignitz in Aussicht genommene Kleinbahn von Hoppenrade über Vieseke und Düpow nach Perleberg selbst herzustellen.

Vom Kreise Wirsitz wird eine Vervollständigung des im Kreise bestehenden Kleinbahnnetzes durch Herstellung von Kleinbahnen von Schönsee nach Erlau, von Kaiserswalde nach Wissek und von Weissenhöhe bis zur Kreisgrenze in der Richtung auf Samotschin geplant.

Preussen. (Ergänzung des Stationsnamens Woltersdorf.) Mit Giltigkeit vom 20. December 1896 ab hat die an der Bahnstrecke Biederitz—Loburg gelegene Station Woltersdorf zur Unterscheidung von der an der Bahnstrecke Berlin—Halle gelegenen Station Woltersdorf b. Luckenau die Zusatzbezeichnung „b. Magdeb.“ erhalten.

Schweiz. (Einführung des Sommerfahrplanes 1897.) Das schweizerische Eisenbahn-Departement theilt mit, dass es wegen der erst am 1. Juni 1897 in Aussicht genommenen Betriebseröffnung der Linien Luzern—Immensee, Arth—Zug, Zug—Thalweil und Eglisau—Schaffhausen nicht möglich sei, die Sommer-Fahrplanordnung im Jahre 1897 schon, wie früher beabsichtigt gewesen, mit 1. Mai zu beginnen.

— (Bahnlinie Ürikon—Bauma.) Der grosse Rath des Cantons Zürich hat am 18. November 1896 eine Subvention im Betrage von 1 Million Francs für die Bahnlinie Ürikon—Bauma einstimmig bewilligt und damit den Bau derselben gesichert, indem der Rest des auf 3 Millionen Francs veranschlagten Baucapitals von den betheiligten Gemeinden und der Nordostbahn bereits früher übernommen worden war. Die Nordostbahn betheiligt sich daran mit 300.000 Frcs. Subvention und mit einem Anlehen von 900.000 Frcs. auf erste Hypothek.

Diese 24 km lange Bahnlinie beginnt auf der Station Ürikon der rechtsuferigen Zürichsee-Bahn (Nordostbahn), von welcher sie 100 m oberhalb der genannten Station abzweigt. Sie zieht sich über die Gemeinde Hombrechtikon zur Station Bubikon der Vereinigten Schweizer Bahnen, von dieser über Dürnten zur bestehenden Station Hinweil und dann durch Bäretsweil zur bestehenden Station Bauma der Tössthal-Bahnlinie. Sie ist somit eine Transversalbahn, welche die rechtsuferige Zürichsee-Bahn, die Linien Wallisellen—Uster—Rüti, Effretikon—Wetzikon—Hinweil und die Tössthalbahn mit einander verbindet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. Jänner bis 4. Februar.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

29. Jänner, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Tritone“, Capitän G. Giurgevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

30. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade“, Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

31. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Castore“, Capitän F. Marocchini, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

2. Februar, um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis“, Capitän G. Sucich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

3. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan“, Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

3. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich“, Capitän F. Babarovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

4. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

29. Jänner, Dampfer „Carlotta“, Capitän N. Covacevich,
1. Februar, Dampfer „Massimiliano“, Capitän S. Lucovich,
3. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

31. Jänner, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Castore“, Capitän F. Marocchini, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Caifa.

31. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Apollo“, Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

3. Februar, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg“, Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol, Rhodus und Mytilene.

4. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Hungaria“, Capitän P. Berberrvich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Constantinopel nach Varna, Burgas, Constanza und Odessa, für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Februar, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator“, Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela“, Capitän . . . . ., mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Februar 1897.)

Im Februar 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Februar
Liverpool	„Athenian“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Palermo“	1—10
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Szt. István“	10
Bordeaux	„Jokai“	5—15
Liverpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	5—15
Gibraltar [1]), London	„Szt. László“	10—20
Algier [1]), Glasgow	„Baross“	15—25
Liverpool	„Egyptian“	15—25
London	„Sultana“	15—25
Dunkerque	. . . . .	15—25
Rouen	. . . . .	15—25
Barcelona [2])	„Báthori“	25
Hull, Newcastle o/T	„Toledo“	18—28
Rouen	„Mátyás Király“	18—28
New-York	„Nubia“ (Anchor Line)	18—28
Rotterdam, Antwerpen	„Petöfi“	25/II-5 III
Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	25 II-5/III

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Februar
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa“ (Cunard Line)	1—10
London	Triest, Fiume	„Narva“	5—15
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Rosario“	5—15
Liverpool	„ „	„Andalusian“	5—15
London	„ „	„Deák“	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon“ (Cunard Line)	10—20
Rouen	Triest, Fiume	„Kálmán Király“	15—25
Glasgow	„ „	„Stefánia“	18—28
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Széchényi“	18—28
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Finland“	18—28
Glasgow	„ „	„Zrinyi“	18—28
Liverpool	„ „	„Algerian“	18—28

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Februar 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Szápáry“ am 4., „B. Kemény“ am 11., „Rákóczy“ am 18. und „Andrássy“ am 25.;

von Marseille nach Fiume: „Rákóczy“ am 5., „Andrássy“ am 12., „Szápáry“ am 19. und „B. Kemény“ am 26.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Im Monate Februar 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Buda“ am 1., „Tisza“ am 8., „Adria“ am 15. und „Arpád“ am 22.;

von Marseille nach Fiume: „Arpád“ am 7., „Buda“ am 14., „Tisza“ am 21. und „Adria“ am 28.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.) Dasselbe ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben worden und zur Vertheilung gelangt. Durch das neue Uebereinkommen wird das Uebereinkommen vom 1. Jänner 1893 nebst den zugehörigen Nachträgen I—III aufgehoben.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 30. November 1896 dem öffentlichen Verkehr übergebene 16 832 km lange Theilstrecke Erdököz—Tiszolcz der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Localbahn Zólyom-Brezo—Breznó-Bánya—Tiszolcz ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau.

Aufhebung von Frachtsätzen für Getreide etc. russischer Herkunft nach Romanshorn und Rorschach.

Die mit Giltigkeit vom 15. December 1895 zur Einführung gelangten, im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 139 vom 30. November 1895, Seite 2230, Pos. 924 verlautbarten Frachtsätze für den Transport von Getreide etc. russischer, bezw. rücksichtlich Nowosielitza auch rumänischer Herkunft nach Romanshorn und Rorschach treten mit 1. April 1897 ausser Kraft.

Wien, am 29. Jänner 1897. [77]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft A (gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1897.

Ergänzung des Kilometerzeigers und Stationsnamensänderung.

In Schnitt-Tafel B ist bei nachstehenden Stationen Schnittpunkt 6 wie folgt zu ergänzen:

Amberg . . . . 336 km
Aschaffenburg . . . . 515 „
Fürth . . . . 355 „
Hof . . . . 447 „
Würzburg . . . . 426 „

Ferner ist der Name der Station Marktschorgast-Berneck in „Marktschorgast“ abzuändern.

Wien, am 28. Jänner 1897. [78]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Wiederaufnahme des Verkehres in der Strecke Kuttenthal—Cetno.

Der Verkehr auf der Schleppbahn Kuttenthal-Cetno, welcher am 28. Jänner wegen Schneeverwehungen eingestellt werden musste, ist am 29. Jänner wieder aufgenommen worden.

Prag, am 29. Jänner 1897. [79]

Rundreiseverkehr mit dem Orient.

Austritt der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd aus dem Verkehre.

Vom 15. März 1897 an werden die im Tarife vom 1. März 1895 für obigen Verkehr verzeichneten Fahrscheine des Oesterr. Lloyd nicht mehr ausgegeben.

Wien, am 25. Jänner 1897. [80]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Nachtrag I zum Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896.

Am 1. März 1897 wird ein Nachtrag I zum Tarif Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Mit diesem Nachtrage gelangen Aenderungen, bezw. Ergänzungen des genannten Theiles I, Abtheilung B, zur Einführung, und werden die Abweichungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen etc. durch das Zeichen ‡‡ kenntlich gemacht.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 30. Jänner 1897. [81]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Gütertarifes.

Mit 15. Februar 1897 gelangt ein neuer Tarif für den Eil- und Frachtgutverkehr auf der Strecke Salzburg—Lamprechtshausen zur Einführung.

Exemplare desselben sind bei der Betriebsdirection und sämmtlichen Stationen um den Preis von 20 kr. per Stück erhältlich.

Salzburg, am 31. Jänner 1897. [82]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag I.) Am 1. Februar 1897 ist zu diesem Tarife der Nachtrag I erschienen. Derselbe umfasst alle auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 1. Februar 1897 in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge. Die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatzseiten, theils in Form von, zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Ausstellungen in Eger und Aussig 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport von Ausstellungsobjecten der Geflügel- und Kaninchen-Ausstellung in Eger (Böhmen) im Monate März 1897, sowie der Internationalen Geflügel- und Kanarien-Ausstellung in Aussig a. d. Elbe vom 25. bis 28. März 1897 kommen auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die Bestimmungen des Tarif-Theiles I, Abschnitt C, Ziffer VI, bezw. IX/g, mit der Massgabe zur Anwendung, dass die Rücksendungen an die Aussteller ab Eger innerhalb vier Wochen nach Schluss der Ausstellung und ab Aussig bis längstens den 25. April 1897 zu bewirken sind.

Ausland.

Nordostdeutsch - Sächsischer Verbandsgütertarif. (Tarifänderung.) Mit sofortiger Giltigkeit erhält die Ziffer 3 des Waarenverzeichnisses der Abtheilung I des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) nachstehende Fassung:

„3. Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe).“

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	6		7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
460	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steine der Classe C	Einsiedl	Jungbunzlau (B.N.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Auf- und Abladen auf Kosten und durch Arbeitskräfte der Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. 27·3		Im Kartirungswege		
				Maffersdorf i. N.						29·9				
461	Buschtěhrader Eisenbahn		Façoneisen	Rakonitz (B.E.B.)	Krupa transit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Gilt nur für Sendungen, welche nach Kolleschowitz per Bahn befördert werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juli 1887 nebst Nachträgen I bis V	7·9 kr. ö. W.	5·6 kr. ö. W.	2·3 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1898	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
462	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Milch exclusive condensirte Milch	Przeworsk, Rzeszów, Dębica, Tarnów, Słotwina, Bochnia, Kłaj, Wieliczka sowie allen Stationen der Strecke Podgórze-Płaszów – Oświęcim	Krakau	Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte in Sendungen zu mindestens 100 Liter unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Theil II, Heft 2, Abschnitt A	Für ermässigtes Eilgut	Der Classe II	Verschieden	Im Kartirungswege		In die vorliegende Publication sind die im Verordnungsblatte Nr. 149 ex 1896, sub Post 2744 publicirten ermässigten Frachtsätze einbezogen worden.
			Milchgefässe, gebrauchte, leer zurückgehend	Krakau	Przeworsk, Rzeszów, Dębica, Tarnów, Słotwina, Bochnia, Kłaj, Wieliczka sowie allen Stationen der Strecke Podgórze-Płaszów – Oświęcim				Der Classe II	Des Ausnahmetarifes X				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
463	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Steine des Specialtarifes III	Wismar (Station der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn)	Budweis Bubna Hötzelsdorf-Geras Niklasdorf Pilsen Plan Prag B.N.B. „ Oe.N.W.B. „ St.E.G. Prag (Bubna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow) Schluckenau Smichow Steckna Teplitz Teplitz-Waldthor Wien K.F.J.B. „ K.F.N.B. „ Oe.N.W.B. „ St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 10. Februar 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Local-, bezw. Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Pfennig 188 168 209 161 159 144 168 127 168 178 136 136 218		Im Kartirungswege		
464	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Maschinen und Maschinentheile	Bodenbach St.E.G.	Braunau St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen, b) in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 117 Kreuzer b) 60 „ c) 54 „		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Braunau tragen müssen, dass die betreffenden Sendungen zur ersten Einrichtung der neuen Appreturanstalt in Braunau thatsächlich verwendet wurden; diese Documente sind bis Ende Juni 1897 vorzulegen	
465	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Bensen Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Haida Nixdorf Rumburg Schluckenau Schönau Schönlinde Warnsdorf Zwickau i. B. Arnau Hohenelbe Königinhof Reichenberg Teplitz Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. oder St.B.) oder vice versa	Budapest nyugoti pályaudvar	Aufgabe in beliebigen Mengen mit der Beschränkung, dass nur Colli bis 5 kg in diese Ermässigung fallen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif „Theil II — Heft I" vom 1. November 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1897	Heller 2192 2264 2130 2178 2268 2153 2193 2256 2272 2101 2248 1909 1969 1786 1958 2206 2148 1742	840 868 840 862 940 910 924 936 902 904 884 816 824 778 852 840 812 760	1352 1396 1290 1316 1328 1243 1269 1320 1370 1197 1364 1093 1145 1008 1106 1366 1336 982	Im Kartirungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 Die Publication erfolgt und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
466	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Warnsdorf	Budapest- dunaparti teher-pályaudvar, Józsefváros, fővámház, központi vásárcsarnok *), fővárosi közraktárak, Ferenczváros, Kitérő, nyugoti-pályaudvar, Lipótváros, Angyalföld, Kelenföld, déli vasut (Südbahn) loco; Ó-Buda-Filatorigát (oder vice versa)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif „Theil II, Heft 1" vom 1. November 1893, bezw. Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1897, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif „Theil II, Heft 3"	Verschieden	ad a) 648 Heller, ad b) 616 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Vom Tage der Eröffnung

Bei Inanspruchnahme dieser ermässigten Kartirungsätze hat die Partei das Ein- und Ausladen auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. Diese ermässigten Frachtsätze finden keine Anwendung auf lebende Thiere, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie auf solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier, frisches Obst, Gemüse, Grünzeug, verpackt, und auf unverpacktes Porzellan.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
467	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art, soweit deren directe Abfertigung auf Grund der vom 15. October 1893 giltigen Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbands-Gütertarife Theil II, Heft 3 und 4, bezw. der dazugehörigen Nachträge zulässig ist	Pozsony-dynamitgyár	den in den Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbands-Gütertarifen Theil II, Heft 3 und 4 vom 15. October 1893 aufgenommenen deutschen Hafenstationen (bezw. vice versa)	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbands-Gütertarife Theil II, Heft 3 und 4 vom 15. October 1893	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbands-Tarife Theil II, Heft 3 und 4 vom 15. October 1893		Die in den Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbands-Gütertarifen Theil II, Heft 3 und 4 vom 15. October 1893, sowie in den dazugehörigen Nachträgen für die Station Pozsony vorgesehenen Frachtsätze		Im Kartirungswege		Die Auf- und Abgabe in Pozsony-dynamitgyár ist beschränkt auf Sendungen, welche von der Dynamitfabrik der Actiengesellschaft „Dynamit-Nobel" aufgegeben werden oder für dieselbe ankommen
468	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle der Pos. K 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Ossegg und Ossegg II	Linz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	49 kr.	47 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		

Die Kohle muss für Regiezwecke der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Mühlkreisbahn oder Kremsthalbahn bestimmt und an eine dieser Gesellschaften, bezw. Eisenbahnen nach Linz adressirt sein, sowie auch dort von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Mühlkreisbahn, bezw. Kremsthalbahn bezogen werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
469	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Littitz Nürschan Staab	Arad	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht keiner	kr. 125·8 125·8 126·8		Im Kartirungswege		
470	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steine, und zwar: alle übrigen vorstehend nicht genannten der Pos. S 59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Neuhaus	Wien II. (K.F.J.B.) und Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	64 kr.	51 kr.	13 kr.	Im Kartirungswege		
			einfach glatt behauen, unverpackt der Pos. S 59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I							46 kr.	18 kr.			
			roh behauen, excl. Bord-, Pflaster- und Saumsteine der Pos. S-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I						41 kr.	38 kr.	3 kr.			
471	Eisenbahn Wien-Aspang		Getreide der Pos. G-13 des Tarif-Theiles I	Wien E.W.A. und Kl.-Schwechat	Trumau	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 1500 Tonnen** für das Jahr 1897 Getreide in vollen Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür; Mehl und andere Mühlenerzeugnisse bei Aufgabe von mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Beförderungsmenge. Bei Mehl wird die Rückvergütung auch dann geleistet, wenn in einem Wagen Sendungen für mehrere Empfänger nach einer und derselben Abgabsstation zusammengeladen werden	Bis 31. December 1897	Localgütertarif, Theil II	10 kr.	9 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Aufnahmsscheine und Duplicat-Frachtbriefe für aufgegebene und der Original-Frachtbriefe für angekommene Güter bis längstens Ende Februar 1898	
			Mehl und andere Mühlenerzeugnisse der Pos. M-4 des Tarif-Theiles I a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	und umgekehrt					a) 12 kr. b) 10 kr.	a) 10·5 kr. b) 8·5 kr.	a) 1·5 kr. b) 1·5 kr.			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
472	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn Nordbahnhof	Weisskirchen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	46 kr.	32 kr.	14 kr.	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Weisskirchen	Brünn Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			34·2 kr.	32 kr.	2·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
473	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine	Voitelsbrunn	Branowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Im Uebrigen Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif	10·7 kr.	9·8 kr.	0·9 kr.	Im Kartirungswege		
474	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Papier der Classe A	Freiheit Johannisbad	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahnverbandstarif	13·4 kr.	12·1 kr.	1·3 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
475	**Localbahn Stramberg-Wernsdorf**		Holz des Specialtarifes 2	Wernsdorf	Stramberg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens. Ab- und Aufladen durch die Partei. Die Sendungen müssen für die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in Nesselsdorf bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	10·4	5·6	4·8	Im Kartirungswege		
			Holz der Classe C						10·4	5·8	4·6			
476	**Stauding-Stramberger Localbahn**		Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E–6 und E–7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Stramberg (für Sendungen von Baschka via Wernsdorf)	Nesselsdorf	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg bei Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif, Theil II vom 1. Mai 1890	13·6	7·9	5·7	Im Kartirungswege		
						Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			10·4	7·8	2·6			
			Eisen und Stahl der Positionen E–8 und E–9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893			Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			10·4	8·0	2·4			
477	**Stauding-Stramberger Localbahn**		Holz der Positionen H–19 und 20 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Stramberg (für Sendungen von Friedek-Mistek oder Friedland via Wernsdorf	Nesselsdorf	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif Theil II vom 1. Mai 1890	10·4	5·6	4·8	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
478	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Cilli	Pörtschach a. See	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	82	67	15	Im Kartirungswege		
					Steinbrück				22	19	3			
					Villach (S.B.)				78	73	5			
479	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zum Wiederaufbau und zur Einrichtung der abgebrannten Papierwaarenfabrik des S. D. Modiano in Triest Verwendung finden, gelangt ab Stationen der österreichischen Linien der Südbahn nach Triest S.B. mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes unter den daselbst festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
25	Nr. 148 vom 24. December 1896	2633	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Requisiten, b) Fahrbetriebsmittel	Den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Stationen	Borki wielkie	Die Rubrik 5 (von) ist wie folgt richtig zu stellen: Den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Stationen, exclusive von jenen der Localbahnen Dolina-Wygoda und Tarnopol-Kopyczyúce	

Vergebung von Demolirungsarbeiten.

Aus Anlass des Baues der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn gelangen die Objecte der Realitäten:

1. Einwanggasse Or.-Nr. 32, Einlage-Z. 303, im XIII. Bezirke;
2. Pfadenhauergasse Or.-Nr. 11, Einlage-Z. 273, im XIII. Bezirke

zur Demolirung.

Die bezüglichen Arbeiten werden im Offertwege vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte und Formulare sind bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section V. D. (Vororte- und Donaustadtlinie), XV. Gerstnerstrasse Nr. 1, II. Stock, einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind daselbst bis **spätestens 6. Februar 1897**, 12 Uhr Mittags, versiegelt einzureichen.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn
Section V. D.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. **Wien, 4. Februar 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Finanzministeriums vom 22. Jänner 1897,*) betreffend die gefällsämtliche Erhebung der Tara von Eisenbahn-Reservoirwaggons bei den auf dem Transporte eintretenden Umleerungen von Mineralöl.

Im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium wird in Ergänzung der Verordnung vom 1. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 127, und des Erlasses vom 14. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 179, angeordnet, dass vor jeder auf dem Transporte eintretenden Umleerung des im Wege der amtlichen Anweisung versendeten Mineralöles aus den Transportfässern in eigens hiezu bestimmte, zur Anlegung des amtlichen Verschlusses geeignete Eisenbahn-Reservoirwaggons die Tara der letzteren behufs seinerzeitiger Ermittlung des Nettogewichtes beim Stellungsamte gefällsämtlich zu erheben ist.

Diese Erhebung hat in der Umleerungsstation, sofern in derselben eine geeignete Brückenwaage vorhanden ist, stets unmittelbar vor der Umleerung in Gegenwart der mit der Ueberwachung derselben betrauten Finanzorgane zu geschehen.

Ist dagegen in der Umleerungsstation eine geeignete Brückenwaage nicht vorhanden, so hat die Partei gleichzeitig mit der Bestellung des Reservoirwaggons im Wege der betreffenden Bahnverwaltung dafür Vorsorge zu treffen, dass die Tara in einer anderen mit einer geeigneten Brückenwaage versehenen Eisenbahnstation unter Beiziehung zweier Finanzorgane der dieser Station zunächst gelegenen Finanzwachabtheilung erhoben werde, und dass das über diese Erhebung von den beiden Finanzorganen auszustellende Certificat dem Vorstande der Umleerungsstation noch vor der Umleerung zukomme.

Biliński m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 23. Jänner 1897, Z. 940/IV, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Vorlage periodischer Ausweise über die bei Beschaffung von eisernen Oberbau- und Brückenmaterialien erzielten Einheitspreise.

Mit Bezug auf die an die geehrte Verwaltung gerichteten Erlässe der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 23. März 1889, Z. 4370/I, und vom 29. October 1893, Z. 8496/I (publicirt im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 42 ex 1889 und Nr. 130 ex 1893), betreffend die vorzulegenden periodischen Ausweise über die bei Beschaffung von eisernen Oberbau- und Brückenmaterialien erzielten Einheitspreise, wird der geehrten Verwaltung mitgetheilt, dass für die Zukunft von dieser Vorlage abgesehen wird.

Wien, am 23. Jänner 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

---

*) Enthalten in dem am 28. Jänner 1897 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 31.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von der Kreuzung der Palackystrasse mit der Hawličekstrasse in Prag bis zu der an der Schwarzkosteletzer Aerarialstrasse anzulegenden Endstation in Žižkov.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Gemeinde der Stadt Königliche Weinberge die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von der Kreuzung der Palackystrasse mit der Hawličekstrasse in den Königlichen Weinbergen unter Benützung der Palackystrasse und Kronenstrasse zu der an der Schwarzkosteletzer Aerarialstrasse anzulegenden Endstation in Žižkov unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn nicht in der Gemeindeverwaltung stehende Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des k. k. Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

*) Enthalten in dem am 1. Februar 1897 ausgegebenen XII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 36.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt zu gewähren. Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Röhrenleitungen, Canälen u. s. w. Seitens der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes der concessionirten Bahn für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 12.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 13.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. Jänner 1897, Z. 1623/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 16. Jänner 1897 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 5. December 1896 eröffnete Linie Nagy-Halmágy — Brád der Vereinigten

Arader und Csanáder Eisenbahnen dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist. Eine Aenderung in der Liste sei indessen nicht erforderlich, da die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen bereits unter Nr. 5 der Eisenbahnen Ungarns eingetragen sind.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 26. Jänner 1897 Kenntniss gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst ist mit Rücksicht auf deren Zugehörigkeit zu einer dem Uebereinkommen bereits unterstellten Unternehmung vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Wien, am 29. Jänner 1897.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx nach Nieder-Georgenthal und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bezirksobmanne und Bürgermeister Carl von Pohnert in Brüx als Obmann des Actionscomité der betheiligten Gemeinden mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 25. November 1893, Z. 59.090 (Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 14. December 1893), ertheilte und seither wiederholt verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige, eventuell schmalspurige Strassenbahn von Brüx über Oberleutensdorf nach Nieder-Georgenthal und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx neuerlich auf sechs Monate verlängert.

Wien, am 2. Jänner 1897. Z. 15.600/I ex 1896.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Verweigerung der Zustimmung zur Uebersetzung eines Bahngeleises ist ein Verwaltungsact, der im freien Ermessen des Eisenbahnministeriums gelegen ist.

Der Bezirksausschuss Senftenberg hatte gegen den Erlass des Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896, Z. 4583/I, mit welchem die Zustimmung zur projectirten Uebersetzung des Bahngeleises der Oesterr. Nordwestbahn in km 95·0/1 der Strecke Geiersberg—Gabel durch die von Verměřovic nach Černca herzustellende Bezirkstrasse aus Betriebsrücksichten, sowie aus dem weiteren Grunde verweigert worden war, weil die Bahngesellschaft ihrer gesetzlichen Verpflichtung zur Aufrechthaltung der zur Zeit des Bahnbaues bestandenen Communicationen vollständig entsprochen hat, dann gegen den Erlass vom 17. August 1896, Z. 16.472, womit der im Gegenstande eingenommene Standpunkt aufrechterhalten und das Eingehen auf neuerliche Untersuchung abgelehnt wurde, an den Verwaltungs-Gerichtshof die Beschwerde gerichtet.

Diese Beschwerde wurde nach den §§ 3 lit. e), 5, 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil es sich bei der in Rede stehenden Verweigerung der Zustimmungserklärung um einen Verwaltungsact handelt, welcher im freien Ermessen des Eisenbahnministeriums gelegen ist, und weil, insofern die Beschwerde die Einleitung eines Verfahrens zur zwangsweisen Verpflichtung der Oesterr. Nordwestbahn, die Bahnübersetzung zu gestatten (Expropriation), anstrebt, die Angelegenheit im Administrativverfahren nicht ausgetragen ist, da in dieser Richtung die instanzmässigen Entscheidungen der competenten politischen Behörden noch nicht einmal provocirt worden sind.

(Erkenntniss vom 30. November 1896, Z. 5568; E.-M.-Z. 15.972/I ex 1896.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Gmünd—Prag: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Klein-Heřmanic-Sedlec.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project betreffend die Erweiterung der Station Klein-Heřmanic-Sedlec der Linie Gmünd—Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 10.792/IV ex 1896.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Liebau: Ueberstellung einer Brückenwaage in der Station Josefstadt-Jaroměř.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Ueberstellung einer Brückenwaage vom Stockgeleise XII der Station Josefstadt-Jaroměř in das Stockgeleise km 0·203 der Linie Josefstadt—Liebau in der gleichen Station genehmigt. [E.-M.-Z. 9568/IV ex 1896.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Umwandlung eines Schlagschrankens in einen Zugschranken und Umstellung von Zugkrahnen auf der Strecke Eisenbrod—Klein-Skal: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des Projectes für die Umwandlung des Schlagschrankens in km 115·2/3 der Linie Eisenbrod—Klein-Skal in einen Zugschranken und Umstellung der Zugkrahne der Zugschranken in km 114·9/10 und 115·1/2 die politische Begehung vorzunehmen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8442/IV ex 1896.]

Localbahn Deutschbrod-Saar. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Localbahnprojectes Deutschbrod-Saar auf den 4. Februar anberaumt. Im unmittelbaren Anschlusse an diese Amtshandlung wird die in Mähren gelegene Theilstrecke der genannten Localbahn der gleichen commissionellen Amtshandlung unterzogen werden. [E.-M.-Z. 1336/I.]

Projectirte Localbahn Tetschen-Schönfeld mit den Abzweigungen Loosdorf—Heidenstein—Dobern und Windisch-Kamnitz—Böhm.-Kamnitz und zur Papierfabrik in Ober-Kamnitz. (Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 23. bis 25. Juni 1896 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der projectirten schmalspurigen Localbahn von der Station Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn zur

Station Schönfeld der Böhm. Nordbahn sammt den Abzweigungen von der Projectsstation Heidenstein nach Dobern und von der Projectsstation Windisch-Kamnitz zur Station Böhm.-Kamnitz der Böhm. Nordbahn hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt.

[E.-M.-Z. 11.848/I ex 1896.]

Projectirte Localbahn Polna-Stecken—Polna. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 13. October 1896 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Polna-Stecken der Linie Wien—Deutschbrod der Oesterr. Nordwestbahn zur Stadt Polna hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt.

[E.-M.-Z. 14.426/I ex 1896.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 6. Jänner 1897, Z. 79.471 ex 1896, der „Ungarischen Bank für Industrie und Handel in Budapest" die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für:

a) eine vom Leopold-Ring (V. Bezirk, Budapest) aus, und zwar als Untergrundbahn unter der Honvédgasse, dem Neugebäude, der Göttergasse, dem Elisabeth-Square, der Wienergasse, der Kronprinzgasse, dem Schlangenplatz, der Universitätsstrasse, dem Universitätsplatz, der Kecskemétergasse und dem Calvinplatz (unterhalb der oberirdischen Strecke Universitätsplatz—Calvinplatz der Budapester Stadtbahn mit elektrischem Betriebe), weiterhin unter der Soroksarer Strasse bis zum Bakosplatze;
b) eine vom Bakosplatze aus im Anschlusse an die vorbezeichnete Untergrundstrecke oberirdisch durch die Mestergasse bis zum Franzstädter Bahnhofe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen;
c) eine vom Schlangenplatze (IV. Bezirk) als Untergrundbahn durch die Kossuth Lajosgasse und die Tabakgasse bis zum Ostbahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen;
d) eine vom Ostbahnhofe aus im Anschlusse an die voranbezeichnete Untergrundstrecke als oberirdische Linie über die projectirte Hungariastrassenlinie mit elektrischem Betriebe der Strasseneisenbahn-Gesellschaft:
e) eine von der Untergrundlinie a) beim Neugebäude abzweigende und gleichfalls als Untergrundbahn unter der Zoltángasse bis zur Donau und von dort aus in einem unter dem Strombette zu erbauenden Tunnel und weiterhin unter dem Bombenplatze, der Batthyanygasse und der Hattyugasse bis zu deren Ende, von dort an aber als oberirdische Bahn mit Berührung des Stadtmeierhofes bis zur unteren Endstation der Schwabenberg-Zahnradbahn

führende Eisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 27. und 28. December 1896 fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes Dr. Josef Stetina des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Endstrecke Ujpest—Rákos-Palota der Hauptlinie Budapest (V. Bezirk, Waitzner Boulevard, nächst dem Westbahnhofe)—Ujpest—Rákos-Palota der Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 und 75 ex 1896) statt. Nachdem die Commission den Bau und die Betriebseinrichtung der neuen Strecke als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, der am 1. Jänner aufgenommen wurde.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Palics für den Stückgüterverkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für den Personen-, Reisegepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesene Station Palics der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit 1. Jänner auch für den Stückgüterverkehr eröffnet wurde.

Ausland.

Schweiz. (Schnellzugs-Probefahrt auf der Gotthardbahn.) Die Gotthardbahn beabsichtigt, im nächsten Sommer zwei neue Schnellzüge mit verringerter Fahrzeit nach jeder Richtung einzuführen. Für diese Züge sind gegenwärtig acht Compound-Locomotiven im Bau, sowie eine Anzahl vierachsiger Wagen, bei welchen in Bezug auf ruhigen Gang und elegante und bequeme Ausstattung die grösste Sorgfalt verwendet wird.

Um sich über die Ausführbarkeit der neuen Züge ein Bild zu machen, veranstaltete die Gotthardbahn am 29. und 30. November 1896 einen Probezug von Rothkreuz nach Chiasso und umgekehrt. An der Fahrt betheiligten sich neben der Direction und dem höheren technischen Personale der Gotthardbahn auch Vertreter des schweizerischen Eisenbahn-Departements und einiger Bahngesellschaften, sowie der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft.

Der Probezug bestand aus sechs neuen vierachsigen Personenwagen und einem Speisewagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Zur Beförderung wurde die Locomotive benützt, welche auf der Genfer Landesausstellung ausgestellt war. Es ist eine von der Locomotivfabrik in Winterthur gelieferte viercylinderige, dreigekuppelte Compoundmaschine von 68 Tonnen Dienstgewicht ohne Tender. Der Zug fuhr um 9 Uhr 16 Minuten von Rothkreuz ab, erreichte die vorgesehenen Haltestellen — Goldau, Erstfeld, Göschenen, Bellinzona, Rivera und Lugano — meist einige Minuten vor der im Plan vorgesehenen Zeit und gelangte um 1 Uhr 50 Minuten nach Chiasso. Er hatte also die 214 km lange Strecke in 4 Stunden 43 Minuten zurückgelegt, während der Personenzug 9, der Schnellzug $6^1/_2$ und der bisherige Blitzzug $5^1/_2$ Stunden braucht. Bei Abrechnung der im Ganzen 37 Minuten dauernden Aufenthalte hatte der Probezug die Strecke Rothkreuz—Chiasso mit einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 51·3 km in der Stunde durchfahren. Es ist dies, im Hinblicke auf die starken Steigungen und die vielen Curven, eine ganz beträchtliche Schnelligkeit. Die Maximalgeschwindigkeit betrug 80 km zwischen Flüelen und Erstfeld und 92 km zwischen Biasca und Bellinzona. Der Gang des Zuges sowohl als der Locomotive blieb auch bei dieser bedeutenden Fahrgeschwindigkeit ein sehr ruhiger und gleichmässiger. Auf den Rampen mit 26 ‰ Steigung, wo auch eine Vorspannmaschine verwendet wurde, fuhr der Zug mit 40—45 km Geschwindigkeit. Das Gewicht des Zuges ohne Maschine betrug 185 t.

Am folgenden Tage fuhr dieser Probezug um 9 Uhr 16 Minuten wiederum von Chiasso ab. Er erreichte genau nach vorhergesehenem Fahrplan die ersten Stationen, erlitt dann aber, in Folge von verschiedenen Störungen im Zugsverkehre, unfreiwillige Aufenthalte, so dass er mit 21 Minuten Verspätung in Göschenen anlangte. Diese Verspätung bot Gelegenheit, zu erproben, ob es möglich sei, solche im Rahmen des festgelegten Fahrplanes einzuholen. Es gelang dies auch, indem der Zug schon auf der Rampe von Göschenen abwärts bis Erstfeld bei einer Geschwindigkeit von 65—70 km die Hälfte der Verspätung einholte. Von Erstfeld weg konnte die Maximalgeschwindigkeit auf 90 km gesteigert werden, und der Zug langte mit einer Verspätung von nur $1^1/_2$ Minuten in Rothkreuz an. Der Probezug hatte die 214 km lange Strecke Chiasso — Rothkreuz nach Abrechnung der Aufenthalte in 4 Stunden durchfahren, somit mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 53·5 km.

Die Theilnehmer hatten den Eindruck, dass die beschleunigte Fahrt, welche man für die neuen Schnellzüge im nächsten Sommer vorsieht, dank dem soliden Oberbau, dem guten Wagenmaterial und der leistungsfähigen Locomotive ohne Schwierigkeit und ohne Gefährdung der Betriebssicherheit eingehalten werden kann. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mittheilungen.

Einführung einer neuen amtlichen Legitimation für Militärpersonen des Activ- und Ruhestandes bei Reisen in Civilkleidung. Mit Erlass des Eisenbahnministeriums vom 10. Jänner 1897, Z. 105/1, wurde mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 eine neue amtliche Legitimation für die Inanspruchnahme der bisherigen Fahrbegünstigungen (in dem, im Anhange zum Militärtarife für ausserdienstliche Reisen der Militärpersonen

festgesetzten Ausmasse) Seitens der in Civilkleidung (Sportkleid) reisenden Militärpersonen des Activ- und Ruhestandes an Stelle der amtlichen Legitimationen Formulare U und V des Anhanges zur Instruction Nr. XII eingeführt. Auf diese neuen Legitimationen, welche für active Militärpersonen von den k. und k. Militärbehörden und für Militärpersonen des Ruhestandes von den Evidenzbehörden ausgestellt werden, haben Anspruch: Active und im Ruhestande befindliche Generale, Stabs- und Oberofficiere, Militärgeistliche, Auditore, Militärärzte, Truppen-Rechnungsführer, Militärbeamte, sowie die gleichgestellten Chargen der k. und k. Kriegsmarine, ferner active Militär-Capellmeister, Armeediener, Lehrpersonen der Militärbildungsanstalten und der Officierstöchter-Erziehungsinstitute — mit Ausnahme des sämmtlichen externen Lehrpersonales vom Civilstande — sowie die gleichgestellten Chargen der k. k. und der kgl. ungarischen Landwehr. Jede Legitimation befindet sich in einem Ledertäschchen, welches die mit Metallösen eingeheftete Photographie des Inhabers enthalten muss. Auf der Legitimation muss an der vorgezeichneten Stelle das Dienstsiegel (Trockenstempel) und ausserdem der Photographie der Trockenstempel der ausstellenden Behörde deutlich aufgedrückt sein. In Ermanglung eines durchschlagenden Trocken- (Hochdruck-) Stempels kann die Identificirung der Photographie, sowie die Beidrückung des Dienstsiegels in der Art bewerkstelligt werden, dass die in das Täschchen eingeschobene, mit Metallösen befestigte Photographie am rechten Rande des inneren Lederblattes des Täschchens mit einem haltbaren Faden (ähnlich wie bei der Ausfertigung von Rechtsurkunden) durchzogen wird, dessen Enden sodann verknüpft und durch eine mit Papier überlegte, feuchte Oblate auf der ersten Seite der Legitimation fixirt werden, worauf der Stempel (Dienstsiegel) des Commandos etc. deutlich abgedrückt erscheint. Aus der Legitimation muss auch zu ersehen sein, ob der Inhaber dem Activ- oder dem Ruhestande angehört. Die Legitimationen können — insolange eine allgemeine Einberufung derselben während der Giltigkeitsdauer nicht erfolgt — vier Jahre hindurch an den freigelassenen Stellen, jedesmal für das nächste Jahr, durch Ausfüllung der Prolongirungsclausel, Beidrückung des Dienstsiegels und Beisetzung der Unterschrift des Ausstellers verlängert werden. Mit Ablauf des fünften Jahres werden die Legitimationen neu ausgestellt.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes Wels wurde am 29. December 1896 bei der Firma:

„Welser Localbahn-Gesellschaft“

das Verwaltungsraths-Mitglied Franz Stöcker über Ableben gelöscht und das von der Stadtgemeinde Wels in den Verwaltungsrath entsendete Mitglied Ignaz Muhr, Kaufmann und Bürgermeister-Stellvertreter in Wels, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit der Berechtigung zur Collectiv-Firmazeichnung mit „Ig. Muhr“ eingetragen.

— In dem Handelsregister des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes Steyr wurde am 30. December 1896 bei der Firma:

„Steyrthalbahn-Gesellschaft“

I. die Löschung der ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsrathes:

1. Carl Almeroth, Kaufmann,
2. Leopold Putz, Nägelfabrikant, und
3. Fritz Hähnel, Stadtsecretär, sämmtlich in Steyr;

II. die Eintragung der bei der Generalversammlung am 18. Mai 1895 gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes:

1. Eduard Werndl und
2. Victor Stigler, beide Hausbesitzer in Steyr, und
3. des am 21. Mai 1896 von dem Verwaltungsrathe provisorisch mit der Giltigkeit bis zur nächsten Generalversammlung gewählten Verwaltungsraths-Mitgliedes Josef Huber, Maschinenfabrikanten in Steyr, sämmtlich mit dem statutenmässigen Firmazeichnungsrechte,

vollzogen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften, giltig vom 1. Mai 1897 ab.) Diese Bestimmungen werden nicht neu aufgelegt. Die vom 1. Mai 1897 ab gegenüber den Bestimmungen vom 1. Mai 1896 eintretenden Aenderungen sind durch Rundschreiben vom 5. December 1896, Nr. 4840, den Vereinsverwaltungen und den am Vereins-Reiseverkehr theilnehmenden Nichtvereinsbahnen bekanntgegeben worden.

Südbahn-Gesellschaft. (Personalien.) Der Generaldirector-Stellvertreter und Verkehrsdirector der Südbahn-Gesellschaft, Hofrath Heinrich Pfeiffer Ritter von Wellheim, ist mit Ende des Jahres 1896 über sein aus Gesundheitsrücksichten gestelltes Ansuchen in den dauernden Ruhestand übernommen und der bisherige Director der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, Hofrath Dr. Alexander Eger, zum Generaldirector der Südbahn-Gesellschaft ernannt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XX. Stückes.) Das am 28. Jänner 1897 herausgegebene XX. Stück enthält unter

Nr. 2890: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 26. Jänner 1897, Z. 1103, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenthiere aus der Bukowina.

Nr. 2891: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 26. Jänner 1897, Z. 1032, betreffend den Viehverkehr in der Stadt Salzburg.

Nr. 2892: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. Jänner 1897, Z. 1475, betreffend das Einfuhrverbot für Rinder aus der Bukowina nach Württemberg.

Nr. 2893: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 24. Jänner 1897, Z. 1799/IV, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XXI. Stückes.) Das am 29. Jänner herausgegebene XXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2894: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 22. Jänner 1897, Z. 1947/IV, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2895: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 19. Jänner 1897, Z. 1732/IV, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus dem bosnischen Bezirke Prjedor.

Nr. 2896: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. Jänner 1897, Z. 7453, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien.

Nr. 2897: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 25. Jänner 1897, Z. 1522, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2898: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 26. Jänner 1897, Z. 1858, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügung im Gerichtsbezirke Teschen.

— (Inhalt des XXII. Stückes.) Das am 30. Jänner herausgegebene XXII. Stück des obgenannten Blatte enthält unter

Nr. 2899: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. Jänner 1897, Z. 6219, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem Gerichtsbezirke Staremiasto.

Nr. 2900: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. Jänner 1897, Z. 14.324, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Steiermark.

Nr. 2901: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. Jänner 1897, Z. 14.322, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich.

Nr. 2902: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. Jänner 1897, Z. 14.323, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

— (Inhalt des XXIII. Stückes.) Das am 1. Februar herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2903: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 30. Jänner 1897, Z. 9093, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2904: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 29. Jänner 1897, Z. 4043, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2905: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. Jänner 1897, Z. 2233, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus einigen Bezirken Bosniens.

Nr. 2906: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. Jänner 1897, Z. 15.524, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2907: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 30. Jänner 1897, Z. 3181, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2908: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 30. Jänner 1897, Z. 1220, betreffend den Viehverkehr aus dem Occupationsgebiete.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Nachtrag III zur Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr vom 1. August 1895.

Ein Nachtrag III zur obigen Uebersicht, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen derselben nach dem Stande vom 1. Februar 1897, ist zur Ausgabe gelangt, und können Exemplare desselben in Wien Südbahnhof (commercielle Direction), sowie im Wege der Stationen zum Preise von 50 Heller bezogen werden.

Wien, am 29. Jänner 1897. [83]

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarif Theil II, Heft 3.

Am 1. März 1897 tritt der Nachtrag II zum Tarif Theil II, Heft 3, in Kraft, welcher nebst Aenderungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen Ausnahmetarife für die Beförderung von Mineralwasser (auch künstlichem) und von Strohstoff und Strohzellstoff, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 a (Wein) für den Verkehr mit der Station Grottau enthält.

Wien, am 30. Jänner 1897. [84]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Preussischer Staatsbahn - Gruppen- und Wechselverkehr. (Tarifirung gemahlener Pressrückstände von Kartoffeln oder Rüben.) Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn ist mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1897 ab in dem Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 3 hinter „Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet" und unter Ziffer 4 hinter „Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung" hinzuzufügen „auch gemahlen".

— (Tarifirung von Kartoffelstärkefabrikaten zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern.) Mit dem 15. Jänner 1897 wurden in den Gruppentarif I, sowie in den Gruppen-Wechseltarifen I/II und I/III der Preussischen Staatsbahnen für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) von den Stärkefabrikstationen nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern unter Aufhebung der für die Ausfuhr von Kartoffelstärkefabrikaten zur Zeit bestehenden Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifes D weiter ermässigte, auf der Grundlage des Rohstofftarifes gebildete Ausnahmesätze eingeführt. Für die Anwendung dieser Ausnahmefrachtsätze, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind, sind die bestehenden Ausfuhr-Controlvorschriften massgebend.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Getreideausfuhrtarif.) Für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10.000 kg im Verkehre von Stationen der Preussischen Staatsbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn nach Basel transit, Waldshut transit, Schaffhausen transit, Singen transit, Constanz transit, Lindau transit, Kufstein transit und Salzburg transit zur Ausfuhr nach der Schweiz, Vorarlberg und Westösterreich ist am 1. Jänner 1897 ein Ausnahmetarif zur Einführung gelangt. Derselbe enthält gegenüber den zur Zeit giltigen Frachtsätzen für obige Artikel wesentliche Ermässigungen.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Aufhebung desselben.) Am 1. Jänner sind durch den Nordwestdeutsch-Bayerischen Gütertarif und den Nachtrag XVII zu Heft 1 des Bayerisch-Sächsischen Gütertarifes unter Aufhebung der gegenwärtig giltigen Frachtsätze des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifes vom 1. October 1892 anderweitige directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen ehemaligen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg, welche gegenwärtig den Eisenbahn-Directionsbezirken Hannover und Halle a. S. angehören, einerseits und bayerischen Stationen andererseits eingeführt worden. Nachdem durch den gleichzeitig in Kraft getretenen Magdeburg-Halle-Bayerischen Gütertarif und die bereits früher herausgegebenen Tarife für den Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen und Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Güterverkehr die übrigen Frachtsätze des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifes vom 1. October 1892 ersetzt sind, ist der zuletzt genannte Tarif mit Ablauf des Monates December 1896 vollständig ausser Kraft getreten.

Getreideausfuhr Sachsen-Lindau tr., Kufstein tr. und Salzburg tr. (Einführung eines neuen Tarifes vom 1. Jänner 1897.) Am 1. Jänner ist für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg im Verkehre von Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen nach Lindau tr. zur Ausfuhr nach der Schweiz und nach Vorarlberg und weiter, sowie nach Kufstein tr. zur Ausfuhr nach Oesterreich und weiter ein Ausnahmetarif in Kraft getreten, welcher von den betheiligten Verwaltungen an Interessenten auf Verlangen unentgeltlich abgegeben wird.

Getreideausfuhr Norddeutschland-Schweiz und Westösterreich. (Einführung eines neuen Tarifes vom 1. Jänner 1897.) Für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10.000 kg im Verkehre von Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen und der Hessischen Ludwigs-Bahn nach Basel tr. u. s. w., ferner nach Lindau tr., Kufstein tr. und Salzburg tr. zur Ausfuhr nach der Schweiz, bezw. nach Oesterreich ist am 1. Jänner ein Ausnahmetarif in Kraft getreten.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Neue Ausnahmefrachtsätze für Kartoffelstärkefabrikate.) Am 15. Jänner 1897 gelangten unter Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes D für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) von den bisherigen Versandtstationen nach Stettin und Swinemünde zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern neue Ausnahmesätze in Höhe des Rohstofftarifes zur Einführung. Die Sätze des Ausnahmetarifes D treten mit dem 1. März 1897 ausser Kraft.

Verkehr Mannheim/Ludwigshafen a. Rh.-Basel. (Ausnahmefrachtsätze.) Mit dem 5. Jänner 1897 sind für die nachgenannten Artikel bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg im Verkehre von Ludwigshafen a. Rh. und Mannheim nach Basel (Reichsbahn) die folgenden Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gelangt:

a) für Crin d'Afrique (afrikanisches Pflanzenhaar) zur Ausfuhr = 1·03 Mk. für 100 kg,
b) für gewisse amerikanische Holzarten (Pitch-Pine-, Eichen-, Pappel-, Yellow-Pine-Holz u. s. w. zur Ausfuhr = 0·90 Mk. für 100 kg.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Aufhebung des Tarifes.) Durch Einführung des Thüringisch - Hessisch - Bayerischen Gütertarifes vom 1. Jänner 1896, des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Gütertarifes vom 1. October 1896 und des Magdeburg-Halle-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Jänner 1897 ist der Thüringisch-Bayerische Gütertarif vom 1. September 1891 nebst den dazu erschienenen Nachträgen am 1. Jänner 1897 vollständig ausser Kraft getreten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Ausnahmefrachtsätze für Glassand.) Mit sofortiger Giltigkeit und bis auf Weiteres kommen für Glassandtransporte in Wagenladungen von mindestens 10.000 Kilogramm oder bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden einzelnen Wagen ab Roding und Neubäu nach Oesterreich, welche ab Furth i. W. per Bahn weiterbefördert werden, für die bayerischen Strecken bis Furth i. W. folgende Frachtsätze zur Berechnung, und zwar:

von Roding nach Furth i. W. tr. . . . . 0·10 Mk.
„ Neubäu „ „ „ „ . . . . 0·11 „
für 100 kg.

Beim Ausnahmetarif Nr. 12 auf Seite 366 des Heftes C ist hievon Vormerkung zu machen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895. (Ausnahmetarif für Stärke, feuchte.) Für den in der Güterclassification beim Specialtarif II aufgeführten Artikel „Stärke, feuchte (auch feuchte Schlammstärke)“ wurde ab 15. Jänner bei Aufgabe in vollen Wagenladungen im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, auch bei Abfertigung nach Heft D im Verkehre der kgl. Bayerischen Localbahnen ein Ausnahmetarif eingeführt. Hiefür kommen die Frachtsätze des Specialtarifes III zur Anwendung.

Nothstandstarif für Düngemittel im inneren bayerischen Verkehre vom 1. August 1896. (Ausdehnung der Giltigkeitsdauer.) Der Seitens der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen mit Ausschreiben Nr. 75.510/37.807III in Nr. 32 ihres Tarifanzeigers vom 31. Juli 1896, Seite 259, veröffentlichte Nothstandstarif für Düngemittel im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, giltig ab 1. August 1896 bis zum 1. Mai 1897, bleibt auf weitere fünf Jahre bis zum 1. Mai 1902 in Kraft.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Neue Frachtsätze für Eger und Franzensbad.) Der zum Deutsch-Belgischen Gütertarif, Theil II, am 1. Jänner zur Einführung gelangte Nachtrag XIV zu Heft Nr. 2, sowie der Nachtrag XV zu Heft Nr. 1 haben, soweit sie den Verkehr mit Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen betreffen, vom gleichen Zeitpunkte an auch für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen im Belgisch-Bayerischen Verkehre Giltigkeit.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. (Getreide-Ausfuhrtarif.) Mit Wirkung vom 1. Jänner traten für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten (auch geschälten), Raps und Rübsaat und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen ab sämmtlichen weiter als 101 km von den nachgenannten Stationen liegenden badischen Stationen nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut ermässigte Frachtsätze für solche Sendungen in Kraft, welche nach jenseits der genannten Uebergangsstationen liegenden schweizerischen, bezw. Vorarlberger Stationen bestimmt sind, mit directen, auf die betreffenden Empfangsstationen lautenden Frachtbriefen aufgeliefert und zur Einfuhr in die Schweiz, bezw. nach Vorarlberg verzollt werden. Sendungen nach Basel transit unterliegen ausserdem noch gewissen einschränkenden Bedingungen bezüglich der Bestimmung der Sendungen. Vom gleichen Zeitpunkte gelangten auch auf gleicher Grundlage erstellte Ausnahmefrachtsätze ab Ludwigshafen a. Rh. nach den genannten badisch-schweizerischen, bezw. Vorarlberger Uebergangsstationen zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publicationsund Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
480	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H 19 der Güterclassification des Tariftheiles I der österr.-ungarischen Eisenbahnen	Worochta, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bregenz transit	Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Diese Frachtsätze finden Anwendung: a) Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margarethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter. b) Auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margarethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margarethen transit zu lauten	Vom 10. Februar 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	L o c a l t a r i f e	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. 174		Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze gelten auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition in den Stationen Wien transit (Rangirbahnhof), Salzburg, Eben, Schladming, St. Johann im Pongau, Taxenbach, Bruck-Fusch, Hopfgarten, Wilten, Zirl, Feldkirch, München und Kempten nach Massgabe der im Tarife, Theil IV, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1894 unter Ziffer IX enthaltenen Bestimmungen.
					Buchs transit					172				
					Lindau transit					174				
					St. Margarethen transit					175				
481	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Wolle (Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 11 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes)	Wien Donauquaibahnhof	Cham	I. Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen; II. Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Eisenbahnwagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 15. Februar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Tariftheil II, Heft A und Heft 1 vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Mark, Abtheilung I (5000 kg): 3·27	Abtheilung II (10.000 kg): 3·02	Im Kartirungswege		
					Floss					3·25	3·03			
					Waldmünchen					3·47	3·21			
					Weissenburg a/S.					3·66	3·46			
				Wien I. K.E.B. (Westbahnhof)	Cham					3·23	3·07			
					Floss					3·29	3·12			
					Waldmünchen					3·40	3·23			
					Weissenburg a/S.					3·47	3·29			
				Wien II. (K.F.J.B.)	Cham					3·20	2·97			
					Floss					3·11	2·93			
					Waldmünchen					3·40	3·16			
					Weissenburg a/S.					3·60	3·42			
				und umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
482	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Schlackensand, Schlackenschotter und Schlackenziegel	Klein-Schwechat	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif für die Wiener Verbindungsbahn	Ausnahmetarif 11	3 kr.		Im Kartirungswege		
									Heller a) / b)	Heller a) / b)	Heller a) / b)			
483	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Papier aller Art der Pos. P-1, dann Pappe u. Pappendeckel der Pos. P-5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Heinrichsthal	Marchegg	Aufgabe in Mengen ad a) unter 5000 kg, ad b) von mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Quantum	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Jänner 1897	288 / 215	217 / 208	71 / 7	Im Kartirungswege		
			Papier der Pos. P-3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I						288 / 288	217 / 214	71 / 74			
									kr.	kr.	kr.			
484	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Baumwollabfälle	Wien E.W.A.	Ober-Waltersdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch den Versender, bezw. Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif	19·5	14·0	5·5	Im Kartirungswege		
				und umgekehrt										
				Wien E.W.A.	Erlach				35·0	28·0	7·0			
				und umgekehrt										
									kr.	kr.	kr.			
485	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Papierabfälle in fester Verschnürung oder verpackt, Hadern aller Art	Maria-Lanzendorf	Edlitz	In beliebigen Mengen. Auf- und Abladen durch den Versender, bezw. Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist. — Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif	Verschieden	29	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Pappendeckel aller Art	Edlitz	Maria-Lanzendorf				41	32	9			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
486	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Thon, roh, gebrannt, lose oder in Säcken verpackt, der Pos. T-12 a des Tarifes Theil I	Zakolan und Wotwowitz	Jedlesee / Schattau und Znaim	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahnverband-Tarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	68·6 kr. / 57·7 kr.		Im Kartirungswege		
487	**Oesterr. Nordwestbahn**		Cichorienwurzel, frische	Dobřenitz-Syrowatka	Gross-Wossek	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	13·4 kr.	11·4 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen besorgt die Partei
488	**Oesterr. Nordwestbahn**		Eichenholzextract	Korneuburg	Laube	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Donauumschlags-Tarif vom 1. April 1893		a) 184 Centimes *) b) 110 Centimes *)		a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport per Bahn von Korneuburg bis Laube und per Schiff von Belgrad nach Korneuburg und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt ad a) 12 Centimes, ad b) 6 Centimes per 100 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen von Belgrad, Mitrowitz und Zupanje bei directer Abfertigung ab Belgrad über Korneuburg Donauumschlag. Für die Donaustrecke wird ein Frachtsatz von 180 Centimes pro 100 kg berechnet

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
26	Nr. 150 vom 31. December 1896	2761	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen		Böhmisch-Tiroler Eisenbahn-Verband. Oesterreichisch - Lindau - Vorarlberger Verkehr. Getreideverkehr Galizien-Vorarlberg, resp. Lindau		In der ersten Zeile sollen die angezogenen fortl. Nummern „2768 und 2769" richtig heissen: „2767 und 2768".	

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. **Wien, 6. Februar 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 12. Jänner 1897,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn in Prag.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Gemeindevertretung der königlichen Hauptstadt Prag die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von der Grenze des Prager Stadtgebietes und der Gemeinde Königliche Weinberge nächst dem Museum durch die Parkstrasse, die Hybernergasse und die Carlsstrasse bis zum Wolschaner Friedhofe und von da durch die Schwarzkosteletzstrasse zum Anschlusse an die in den Königlichen Weinbergen projectirte Kleinbahn durch die Kronen- und Palackystrasse unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Kleinbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

*) Enthalten in dem am 1. Februar 1897 ausgegebenen XII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 37.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn nicht in der Verwaltung der Stadtgemeinde Prag stehende Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen u. s. w. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahn für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 9.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 11.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 12.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 13.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von einem Punkte der Pöstlingbergbahn über Koglerau, Gramastetten und Kirchschlag nach Hellmonsedt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Bauingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Localbahn von einem Punkte der Pöstlingbergbahn über Koglerau, Gramastetten und Kirchschlag nach Hellmonsedt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. Jänner 1897. Z. 16.556/I ex 1896.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnen im Weichbilde der Stadt Prag und in den Nachbargemeinden derselben.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Stadtrathe der königl. Landeshauptstadt Prag namens der Stadtgemeinde mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 31. December 1895, Z. 67.901 (Verordnungs-Blatt Nr. 7 vom 21. Jänner 1896), ertheilte und mit dem Erlasse vom 27. März 1896, ZZ. 336/I und 911/I (Verordnungs-Blatt Nr. 43 vom 19. April 1896), auf weitere Strecken in dem gedachten Gebiete ausgedehnte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Netz von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnen im Weichbilde der Stadt Prag und in den Nachbargemeinden derselben auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 4. Jänner 1897. Z. 16.535/I ex 1896.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Brünn — Prag: Vergrösserung der Geleiseanlagen in Elbeteinitz: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Vergrösserung der Geleiseanlage in der Station Elbeteinitz der Linie Brünn—Prag der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.004/IV ex 1896.]

— (Linie Bruck a. d. L.—Hainburg: Herstellung eines Kohlen- und Requisitenschuppens in Bruck a. d. Leitha.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Herstellung eines Kohlen- und Requisitenschuppens in der Station Bruck a. d. L. (Localbahn Bruck a. d. L.-Hainburg) im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1097/IV.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Erweiterung der Station Salloch: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Laibach hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes der Südbahn-Gesellschaft über die Erweiterung der Station Salloch der Linie Wien—Triest angeordnet. [E.-M.-Z. 1218/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie St. Pölten—Leobersdorf: Aenderung der Stationsbezeichnung Weissenbach a. d. Triesting.) Das Eisenbahnministerium hat die Abänderung des Stationsnamens „Weissenbach an der Triesting“ in „Weissenbach-Neuhaus“ mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1897 verfügt. [E.-M.-Z. 10.337/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Szombathely (Steinamanger). (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 9 vom 20. Jänner u. ff. verlautbart die mit Erlass vom 7. December 1896, Z. 73.600, erflossene Concessionsurkunde zum Baue einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Szombathely. Concessionärin der genannten Strasseneisenbahn ist die Direction der „Vas vármegyei electromos müvek részvény társaság“ (Actiengesellschaft für elektrische Anlagen des Eisenburger Comitates). Die normalspurig zu erbauende Bahn wird vom Stadtplatze aus bis zur gemeinsamen Station Szombathely der Südbahn und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führen und von geeigneten Punkten der Hauptlinie aus sich mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt verzweigen. Die Direction der Gesellschaft wird nicht nur den Personen-, sondern auch den Güterverkehr cultiviren.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 2. Jänner, Z. 78.845 ex 1896, dem Advocaten Dr. Paul Kéler und dem Med. Dr. Carl Csáky in Késmárk für eine von der Endstation Podolin der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Poprád-felka—Podolin abzweigende und diese über Gnezda, Ó-Lubló und die Gemarkung der Gemeinde Lubló-fürdö (Bad Lubló) in der Endstation Orló mit der als Sackbahn endigenden Linie Abos—Orló in transversaler Richtung verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 6. Jänner, Z. 77.632 ex 1896, dem Bernhard Rosenthal in Wien und Consorten für eine von der Station Szombathely der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der in ihrem Betriebe stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen und der Südbahn abzweigende, über Nárai, Pornó, Felsö-Beled, Alsó-Beled, Monyorókerek, Szt.-Péterfa, Kertes und die Gemarkung der Gemeinde Német-Saroslak bis Pinka-Mindszent (Comitat Vás [Eisenburg]) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 6. Jänner, Z. 80.933 ex 1896, dem Budapester Civilingenieur Ludwig Raymond-Schiller für eine von der Juranicsgasse des Budapester VI. Stadtbezirkes aus längs der Friedhofstrasse über Köbánya (Steinbruch) und die Gemarkung der Vorortegemeinde Rákos-Csaba bis Péczel (Station der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) führende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 8. Jänner, Z. 79.294 ex 1896, dem Civilingenieur Béla Veith und dem Advocaten Dr. Raphael Neumann in Budapest für folgendes Localbahnnetz:
   a) eine von der Endstation Ozd der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Flügelbahn Bánréve-Ozd der Hauptlinie Fülek—Miskolcz abzweigende und diese über Csépány, Orló, Járdánháza, Nádasd, Szt.-Domokos, Szucs, Bocs, Bátor und die Gemarkung der Gemeinde Bakta in der Endstation Eger (Erlau) mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Flügelbahn Füzes-Abony—Eger der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
   b) eine von der zukünftigen Station Szt.-Domokos der Linie a) abzweigende und diese über Lelesz, Szt.-Erzsebet, Pétervásár und Ivád in der Station Balla mit der Linie Kis-Ujszállás—Balla—Kis-Terenne der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Mátraer Localbahnen verbindende;
   c) eine von der zukünftigen Station Bátor der Linie a) abzweigende, über Aranyos und Fedémes als seinerzeitiger Anschluss an die projectirte Localbahn Mátra-Mindszent—Sirok—Pétervásár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 ex 1892 und Nr. 8 ex 1893) führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Murthalbahn (Mura-Keresztur—Gyanafalva [Jennersdorf]). (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Zala und Vas (Eisenburg) haben den Bau einer von der Station Mura-Keresztur der Südbahnlinien Budapest—Pragerhof und Wr.-Neustadt—Kanizsa—Barcs ausgehenden und diese an einem geeigneten Punkte mit der Linie Kis-Czell—Ukk—Csáktornya der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen, schliesslich in der Station Gyanafalva mit der Hauptlinie Györ (Raab—Kis-Czell—Szombathely [Steinamanger])—Gyanafalva—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen, bezw. mit der Linie Graz—Fehring der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verbindenden Linie beschlossen. Durch diese in südwestlich-transversaler Richtung bis Alsó-Lendva am linksseitigen Ufer den Lauf der Mur verfolgende Linie wird durch ihre östlich gegebene Fortsetzung über Zákány und Kapovár bis Báttaszék die derzeit kürzeste Verbindung zwischen Graz und der Donau, und nach Ausbau der Donaubrücke zwischen Báttaszék und Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895, Vorconcession Post 3) via Baja—Szabadka (Maria-Theresiopel) der westlichen Gebirgsländer mit dem Productionsgebiete des Alföld geschaffen werden.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Miskolcz nach Alsó-Hámor. (Ausführungsbeschluss und Baukosten.) Die Interessenten des Comitates Ugocsa im Vereine mit jenen der Stadt Miskolcz und der Direction der Miskolczer elektrischen Strasseneisenbahn-Gesellschaft haben den Beschluss gefasst, von der derzeitigen Miskolczer Endstation Verestemplom-Platz der Strassenbahn aus diese Linie im Hámorthale mit Berührung der Diósgyörer Eisenwerke bis Alsó-Hámor fortzusetzen. Die effectiven Baukosten dieser 9·7 km langen, als normalspurige mit elektrischem Betriebe zu erbauenden Strasseneisenbahn sind mit 500.000 fl., d. i. 51.546 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, und wird deren Betrieb von der Direction der Miskolczer elektrischen Strasseneisenbahn-Gesellschaft geführt werden.

Projectirte Localbahn Szolnok-Félegyháza. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Szolnok-Félegyháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895, Vorconcession Post 6 a, b, c) angeordnet. Die projectirte Linie wird von der Station Szolnok der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in der Station Félegyháza mit deren Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Félegyháza—Csongrád verbinden. Die Linie Szolnok—Félegyháza findet in nordwestlicher diagonaler Richtung ihre Fortsetzung bis zur Station Halas im Anschlusse an die Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad, und von Halas aus bis Baja im Anschlusse an die gleichnamige Donau-Umschlagstation und Station der Linie Baja—Szabadka (Maria-Theresiopel) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1896].

Projectirte Localbahn Ó-Becse—Ujvidék. (Politisch-administrative Begehung.) Am 5. Jänner fand unter Führung des Sectionsrathes im königl. ungarischen Handelsministerium Aladár Ehrenhöfer und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Ó-Becse—Ujvidék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64 ex 1896, Vorconcession Post 2 a, b) statt. Die projectirte Linie wird von der Endstation Ó-Becse der Bács-Bodroger Comitatsbahnen (Linie Szabadka—Ó-Becse) aus diese, längs der Theiss führend, in der Station Ujvidék sowohl mit der Linie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad, als auch mit der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrts-Station verbinden.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Fugyi-Vásárhely für den Frachtenverkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die zwischen den Stationen Várad-Velencze und Mezö-Telegd der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Brassó (Kronstadt)—Predeal gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Fugyi-Vásárhely für den Frachtenverkehr in Wagenladungen und den Frachtstückgutverkehr, jedoch mit Ausschluss von Eilgütern, eröffnet wurde.

— (Eröffnung einer Haltestelle beim Wächterhause Nr. 13 der Linie Abos—Eperjes—Orló.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass an Stelle der während der vorjährigen Sommerfahrordnung für den Personenverkehr eingerichtet gewesenen Haltestelle bei Wächterhaus Nr. 14 nächst der Station Eperjes der Linie Abos—Eperjes—Orló nunmehr die Haltestelle zum Wächterhause Nr. 13 verlegt wurde.

— (Eröffnung einer Haltestelle auf der Strecke Miskolcz—Fülek.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der Strecke Miskolcz—Fülek bei Wächterhaus Nr. 46 eine vorläufig auf den Personenverkehr beschränkte Haltestelle eröffnet wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn.) In der Nummer 299 vom Jahre 1896 des „Reichsanzeiger" ist das Gesetz, betreffend den Erwerb des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens für den preussischen und hessischen Staat, sowie Bildung einer Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen Preussen und Hessen (vom 16. December 1896) nebst Anlagen (Vertrag, betreffend den Uebergang des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens auf den preussischen und hessischen Staat, vom 8./9. Juli 1896, und Staatsvertrag zwischen Preussen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes, vom 23. Juni 1896) veröffentlicht worden. Ferner bestimmt ein gleichfalls in derselben Nummer des „R.-A." veröffentlichter Allerhöchster Erlass vom 16. December 1896, dass am 1. Februar 1897 eine nach Massgabe der unterm 15. December 1894 genehmigten Verwaltungsordnung für die Preussischen Staatseisenbahnen dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten unmittelbar unterstehende Eisenbahn-Direction mit dem Sitze in Mainz und der Firma: „Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahn-Direction errichtet" und dieser Behörde:

a) für die Zeit bis zum 1. April 1897 Verwaltung und Betrieb der zum Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecken,
b) vom 1. April 1897 ab aber Verwaltung und Betrieb der ihr alsdann anderweit zu überweisenden Strecken des zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigten Preussischen und hessischen Staatseisenbahnnetzes

übertragen wird.

— (Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.) Der Kreis Pyritz im Regierungsbezirke Stettin beabsichtigt, folgende Kleinbahnen:

1. von Pyritz nach Plönzing,
2. von Pyritz bis zur Grenze mit dem Kreise Greifenhagen in der Richtung auf Klein-Schönfeld

zu bauen und zu betreiben; ausserdem will er die von einem Unternehmer als Fortsetzung der Linie zu 2. zu bauende Kleinbahn von der Kreisgrenze bis Klein-Schönfeld (Station der Kleinbahn der Actiengesellschaft Greifenhagener Kreisbahnen von Greifenhagen über Bahn nach Wildenbruch) demnächst käuflich erwerben und mit den beiden anderen Kleinbahnen gemeinsam betreiben. Dem Kreise ist nach der „Zeitschrift für Kleinbahnen" als Staatsbeihilfe für die betriebsfähige Herstellung und Ausrüstung der Kleinbahnen Pyritz-Plönzing und Pyritz-Kreisgrenze die Gewährung eines Darlehens in Höhe von 390.000 Mk. zu 2 pCt. Zinsen und 1 pCt. jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehensbeträgen, sowie unter der Bedingung in Aussicht gestellt, dass, sobald der Reinertrag des Unternehmens 3 pCt. des Anlagecapitals übersteigt, der Zinsfuss dieses Darlehens sich entsprechend bis zu dem der vom Staate selbst aufgenommenen Darlehen erhöht; ferner ist die Bedingung gestellt, dass dem Staate ein gleicher Einfluss auf den Bau und Betrieb der Bahnen, wie der Provinz Pommern, eingeräumt wird. Die voraussichtlichen Gesammtkosten des Unternehmens werden sich auf 1,325.000 Mk. belaufen. Die Bahnen sollen volle Spurweite erhalten und mit Locomotiven für Personen- und Güterverkehr betrieben werden. Die Entschliessung über die Gewährung einer Staatsbeihilfe an den Kreis für den Ankauf der Kleinbahn Kreisgrenze—Klein-Schönfeld ist einstweilen ausgesetzt.

— (Kleinbahnprojecte.) Der Kreis Schwetz hat beschlossen, schmalspurige (60 cm) Kleinbahnen von Supponin nach Prust und von Crone a. Prahe nach Prust zum Anschlusse an die Kleinbahnstrecken Bromberg—Crone a. Brahe und Maximilianowo—Gondes—Supponin des Landkreises Bromberg herzustellen.

Der Landkreis Bromberg beabsichtigt, die Kleinbahn Maximilianowo—Gondes nicht, wie früher in Aussicht genommen, nach Karolewo, sondern bis zur Kreisgrenze bei Supponin zum Anschlusse an die vom Kreise Schwetz geplante Kleinbahn fortzuführen.

Von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin wird beabsichtigt, eine Kleinbahn von Neubabelsberg über Moorlake und Pfaueninsel nach Wannsee und über Colonie Stolpe zurück nach Neubabelsberg zu bauen.

Preussen. (Güterwagenverkehr mit der Nebenbahn Neustadt-Gogolin.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz hat die Haftpflicht für den Uebergang der Güterwagen auf die am 4. December 1896 eröffnete Nebenbahn Neustadt-Gogolin im Sinne des § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen.

Sachsen. (Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes Ende 1895.) Die Betriebslänge der Sächsischen Staatseisenbahnen umfasste am Schlusse des Jahres 1895 2813·66 km (darunter 327·42 km schmalspurig). Im Eigenthum des sächsischen Staates befinden sich 2782·65 km, von denen 12·63 km verpachtet sind; hiezu treten 42·84 km gepachtete und 0·80 km in Mitbetrieb genommene Strecken. Im Auslande liegen vom sächsischen Staatsbahnbesitze 259·15 km, und zwar im Herzogthum Sachsen-Altenburg 98·08 km, im Grossherzogthum Sachsen-Weimar 39·82 km, im Fürstenthum Reuss ältere Linie 35·34 km, im Königreich Böhmen 25·56 km, im Fürstenthum Reuss jüngere Linie 46·90 km, im Königreich Preussen 12·62 km und im Herzogthum Sachsen-Meiningen 0·83 km. Die Gesammtlänge von 2813·66 km besteht aus 29·49 pCt. zweigeleisigen Strecken, 33·92 pCt. eingeleisigen vollspurigen Hauptbahnen, 24·94 pCt. eingeleisigen vollspurigen Nebenbahnen und 11·64 pCt. Schmalspurbahnen. Da im Königreich Sachsen noch 158·25 km Bahnen unter fremder Verwaltung liegen, so ergibt sich, dass im Königreich Sachsen Ende 1895 überhaupt 2731·16 km Bahnen im Betriebe waren. Auf je 100 qkm der sächsischen Landesfläche kommen hienach durchschnittlich 18·22 km Eisenbahnen.

Die Länge der unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, einschliesslich der ausserhalb Sachsens liegenden Strecken, sowie der Privatbahnen mit einer Länge von 126·09 km umfasste am Schlusse des Jahres 1895 zusammen 2939·75 km.

Von der Bahnlänge der Staatseisenbahnen liegen 1595·67 km im Auftrag, 949·15 km im Abtrag und 262·47 km in Geländehöhe.

— (Stand der Fahrbetriebsmittel bei den Staatseisenbahnen Ende 1895.) Am Schlusse des Jahres 1895 waren bei den Staatseisenbahnen an Fahrbetriebsmitteln vorhanden: 1063 Locomotiven, 2802 Personenwagen mit 6031 Achsen und 109.730 Plätzen, 508 Zugführer- und Gepäckwagen mit einem Ladegewichte von 2541 t, 9075 bedeckte Güterwagen einschliesslich Viehwagen mit einem Ladegewichte von 77.605 t und 16.038 offene Güterwagen mit einem Ladegewichte von 170.854 t, deren Beschaffungskosten sich auf 123,971.295 Mk., oder durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge auf 44.174 Mk. beziffern. Von den Beschaffungskosten kamen auf die Locomotiven und Tender 38·17 pCt., auf die Personenwagen 14·51 pCt. und auf die Zugführer-, Gepäck- und Güterwagen 47·32 pCt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 3. November 1896 mit 103 Passagieren und 1364 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 10 Colli Wein, 75 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Zucker, 38 Colli Esswaaren, 20 Colli Glaswaaren, 2 Colli Schuhwaaren, 76 Colli Möbel, 35 Colli Spiritus; nach Padang 1 Collo Kurzwaaren; nach Palembang 3 Colli Manufacturwaaren; nach Samarang 10 Colli Papier; nach Djibonti 1 Collo Manufacturwaaren; nach Macassar 4 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Papier; nach Gedda 333 Colli Zucker, 43 Colli Esswaaren, 16 Colli Papier; nach Suez 13 Colli Kurzwaaren, 18 Colli Manufacturwaaren, 22 Colli Esswaaren, 4 Colli Spiritus, 3 Colli Wein, 222 Colli Zucker; nach Aden 13 Colli Glasperlen, 5 Colli Olivenöl, 8 Colli Esswaaren, 550 Colli Zucker, 17 Colli Garne, 18 Colli Seife, 50 Colli Mehl, 9 Colli Metallwaaren, 4940 Stück verschiedene Hölzer; nach Massaua 4 Colli Metallwaaren, 210 Colli Bier, 3 Colli Esswaaren, 380 Colli Zucker, 1 Collo Manufacturwaaren, 91 Colli Spiritus, 6 Stück Karren, 1880 Stück verschiedene Hölzer; nach Hodeida 112 Colli Papier, 3 Colli Kurzwaaren; nach Zanzibar 2 Colli Glasperlen, 427 Colli Mehl, 7 Stück Karren; nach Tanga 4 Colli Kurwaaren; nach Bombay 108 Colli Kurzwaaren, 30 Colli Mehl, 307 Colli Glaswaaren, 103 Colli Hopfen, 140 Colli Erdäpfel, 9 Colli Chemikalien, 4 Colli Musikinstrumente, 43 Colli Mützen, 47 Colli Lampen, 685 Colli Metallwaaren, 657 Colli Papier, 3300 Colli Zucker, 59 Colli Obst, 36 Colli Spiritus, 17 Colli Garne, 9 Colli Spielwaaren, 168 Colli Manufacturwaaren, 84 Colli Knöpfe, 75 Colli Quecksilber, 3 Colli Esswaaren, 21 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Schuhwaaren, 7 Colli Farben, 30 Colli Möbel, 53 Colli Glasperlen, 285 Colli Baumwollwaaren, 3 Stück Wagen, 26 Pferde, 1 Kuh; nach Bagdad 4 Colli Glaswaaren, 17 Colli Mützen, 8 Colli Zündhölzchen, 107 Colli Papier, 10 Colli Metallwaaren, 10 Colli Farben, 11 Colli Baumwollwaaren; nach Bassorah 6 Colli Glaswaaren, 5 Colli Mützen,

8 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen, 10 Colli Farben, 3 Colli Möbel, 10 Colli Lampen, 40 Colli Zündhölzchen; nach Bushire 50 Colli Zündhölzchen, 385 Colli Zucker; nach Mahomerah 3 Colli Baumwollwaaren; nach Calicut 11 Colli Metallwaaren; nach Karachi 23 Colli Hopfen, 4 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Metallwaaren; nach Mangalore 9 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Esswaaren, 3 Colli Chemikalien; nach Colombo 7 Colli Metallwaaren, 190 Colli Schwefel, 5 Colli Garne, 10 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Lampen, 6 Colli Baumwollwaaren,; nach Rangoon 4 Colli Glasperlen, 10 Colli Baumwollwaaren, 37 Colli Lampen, 3 Colli Hopfen, 3 Colli Papier, 8 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Kurzwaaren, 78 Colli Metallwaaren; nach Madras 3 Colli Knöpfe, 2 Colli Glasperlen, 20 Colli Schwefel, 23 Colli Papier, 10 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 100 Colli Schwefel, 5 Colli Spielwaaren, 48 Colli Mehl, 50 Colli Quecksilber, 17 Colli Hopfen, 41 Colli Kurzwaaren, 23 Colli Glaswaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 187 Colli Baumwollwaaren, 14 Colli Glasperlen, 140 Colli Papier, 25 Colli Metallwaaren, 6 Colli Farben, 14 Colli Lampen, 13 Colli Knöpfe, 10 Colli Chemikalien, 63 Colli Manufacturwaaren, 35 Colli Garne; nach Penang 4 Colli Chemikalien, 14 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Mützen, 25 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Möbel, 10 Colli Papier; nach Singapore 11 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Mützen, 5 Colli Glaswaaren, 50 Colli Mehl, 171 Colli Papier, 7 Colli Metallwaaren, 19 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Möbel, 6 Colli Knöpfe, 155 Colli Bier; nach Samarang 15 Colli Papier, 60 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 14 Colli Metallwaaren, 15 Colli Papier, 100 Colli Mehl, 7 Colli Mützen, 27 Colli Garne, 8 Colli Baumwollwaaren, 200 Colli Erdwachs; nach Padang 4 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 20 Colli Mineralwasser, 20 Colli Erdwachs, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 14 Colli Garne; nach Macassar 15 Colli Glasperlen, 30 Colli Mehl, 10 Colli Kurzwaaren; nach Amboyna 7 Colli Manufacturwaaren; nach Siboga 20 Colli Mehl; nach Saigon 20 Colli Papier; nach Hongkong 96 Colli Schwefel, 11 Colli Glasperlen, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Pekalongan 10 Colli Erdwachs; nach Manila 100 Colli Bier; nach Shanghai 40 Colli Spiritus, 40 Colli Knöpfe, 6 Colli Wein, 15 Colli Metallwaaren; nach Kobe 40 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Kurzwaaren; nach Yokohama 7 Colli Spiritus. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 843.419 fl. ö. W

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin-Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate Februar und März 1897.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erfolgt die Abfahrt des Localschiffes in den Monaten Februar und März 1897 ab Semlin nach Belgrad-Pancsova um 7 Uhr Früh und 1 Uhr Nachmittags; die Abfahrt ab Pancsova nach Belgrad-Semlin um 10 Uhr Vormittags und 3 Uhr Nachmittags. — Die Einfahrt in die Temes und die Ausfahrt aus derselben hängt von den Wasserstands- und Witterungsverhältnissen ab.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate Februar und März 1897.) Die Abfahrt ab Semlin nach Belgrad erfolgt in den Monaten Februar und März 1897 um 6 U., 7 U., 8 U. Früh, 9 U., 10 U. und 11 U. Vm., 1 U., 1½ U., 2½ U., 3½ U., 4½ U., 5½ U. Nm.; ab Belgrad nach Semlin fährt das Localschiff ab: um 7 U., 8½ U. Früh, 9½ U., 10½ U., 11½ U. Vm., 12 U. Mittags, 2 U., 3 U., 4 U., 4½ U., 5 U. und 6 U. Nm. Für Gepäck bis zum Gewichte von 25 bis 50 kg sind Gepäcksscheine an den Landungsplätzen des Localschiffes zu haben, doch haben die Eigenthümer während der Fahrt selbst über ihr Gepäck zu wachen. — Frachtstücke zur Beförderung mittelst des Localbootes werden nach dem Frachtentarife für alle Stationen der Donau, Save und Theiss angenommen, und ist sich deshalb, und zwar in Semlin an die Speditionskanzlei, in Belgrad und Pancsova an die dortigen Agentien zu wenden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 5. Jänner die Firma:

„K. k. priv. Mährische Grenzbahn in Liquidation“ sammt allen dabei befindlichen Eintragungen über erfolgte Beendigung der Liquidation gelöscht.

Ferner wurde die Firma:

„Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde ddto. Wien, 19. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 102, der mit h. Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. November 1896, Z. 34.848, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 15. December 1896 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer schmalspurigen Localbahn von der Station Zell am See der Staatsbahnlinie Bischofshofen—Wörgl über Mittersill nach Krimml, sowie von in dieselbe einmündenden Schleppbahnen, deren Anlage und Errichtung von der k. k. Staatsverwaltung genehmigt wird.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die obgenannte Localbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 440.000 fl., zerlegt in 2200 Stück auf den Inhaber lautender Actien zu 200 fl., festgesetzt und besteht aus 500 Stück Prioritätsactien im Gesammtbetrage von 100.000 fl. und aus 1700 Stück Stammactien im Gesammtbetrage von 340.000 fl. Die Actien sind untheilbar.

6. Der Verwaltungsrath ist der Vorstand der Gesellschaft. Derselbe besteht aus mindestens sieben und höchstens neun Mitgliedern. Die k. k. Staatsverwaltung hat, insolange der Staatsschatz durch die Uebernahme und sodann durch den Besitz von Stammactien am Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Weiters hat der salzburgische Landesausschuss, insolange das Garantieverhältniss des Herzogthums Salzburg für die Verzinsung und planmässige Tilgung der Prioritätsobligationen währt, bezw. bis zur vollen Rückzahlung der von diesem Lande etwa geleisteten Garantievorschüsse das Recht, zwei Mitglieder in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt. Sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren ordentlichen Wohnsitz haben. Die von der ordentlichen Generalversammlung der Actionäre zu wählenden Mitglieder des Vorstandes werden stets auf die Functionsdauer von drei Jahren gewählt. Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsraths-Mitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalanzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen.

Von Seiten der k. k. Staatsverwaltung wurde laut Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. December 1896, Z. 2921, Johann Edler Poschacher von Arelshöh, k. k. Hofrath in Pension in Wien, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes ernannt. Von Seiten des Landesausschusses des Herzogthums Salzburg wurden laut Zuschrift ddto. 4. December 1896, Z. 9671, die Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Dr. Franz Keil und Dr. Victor von Fuchs, Ersterer in Salzburg, Letzterer in Wien, in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 15. December 1896 wurden als Verwaltungsraths-Mitglieder gewählt: Dr. Victor Hasenoehrl, k. k. Regierungsrath in Wien, Ludwig Zeller, Handelskammerpräsident in Salzburg, Leopold Sterzinger, Bürgermeister in Zell am See, Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen in Wien, und Dr. Friedrich Kolischer, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien.

7. Die Firma wird in der Art collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft“ entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, Letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Juni 1883.

Einbeziehung der Station Vedrin der Belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für Düngemittel.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Vedrin der Belgischen Staatsbahn mit nachbezeichneten Schnittfrachtsätzen in den Ausnahmetarif für Düngemittel aufgenommen:

Bis zum Schnittpunkte von	Franken für 1000 kg zum Schnittpunkte A Abtheilung 1	A Abtheilung 2	B Abtheilung 1	B Abtheilung 2	C Abtheilung 1	C Abtheilung 2	D Abtheilung 1	D Abtheilung 2	E Abtheilung 1	E Abtheilung 2
Vedrin (E.B.)	5·01	3·51	—	—	4·52	3·02	—	—	—	—
Vedrin (Produits chimiques de Vedrin E.B.)	4·99	3·49	—	—	4·48	2·98	—	—	—	—

Wien, am 4. Februar 1897. [85]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.)

Abänderung der Bezeichnung der Station Suczawa.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Lemberg—Suczawa—Burdujeni gelegenen Station Suczawa wird vom 16. December 1896 an in „Itzkany“ abgeändert.

Stanislau, im November 1896. [86]

Oesterreichischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna (St. E. G.)

Die im Tarife, Theil III, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1892, sowie im Tarife, Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1892 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna (Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft) ist auf „Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schik & Rosenbaum, Bubna St. E. G.“ abzuändern.

Wien, am 3. Februar 1897. [87]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Belgisch - Bayerischer Kohlen - Ausnahmetarif vom 15. Juni 1892. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Im vorbezeichneten Kohlentarif ist auf Seite 10 bei Lodelinsart die Station Charbonnage de Noël-Sart-Culpart (G.C.B.) zu streichen.

Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Im Belgisch-Badischen Kohlentarife vom 1. Juni 1896 ist auf Seite 10 bei Lodelinsart die Station Charbonnage de Noël - Sart - Culpart (G.C.B.) zu streichen.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Aenderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner sind auf Seite 7 und 16 des vorbezeichneten Tarifes hinter den daselbst aufgeführten Verkehren folgende nachzutragen:

„Magdeburg-Halle-Bayerischer Verkehr“,
„Nordwestdeutsch-Bayerischer Verkehr“,
„Rheinisch-Nassau-Bayerischer Verkehr“,

jedoch nur hinsichtlich der Stationen der Linien Bebra—Hanau (ausschliesslich) und Elm—Gemünden, sowie der Station Tann. Dagegen sind daselbst zu streichen der

„Frankfurt a. M.-Oberhessisch-Bayerische Verkehr“,
„Hannover-Bayerische Verkehr“,
„Magdeburg-Bayerische Verkehr“ und
„Thüringisch-Bayerische Verkehr“.

Deutsch-Russischer Flachsverkehr. (Einbeziehung der Station Tscheljabinsk.) Die Station Tscheljabinsk der Samara-Slatouster Eisenbahn wird mit Geltung vom 20. December alten Stils 1896 (1. Jänner neuen Stils 1897) in den Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf u. s. w. mit den nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg (6·1 Pud) in Rubeln

Von der Station	Entfernung Werst	I. Kategorie a)	I. Kategorie b)	II. Kategorie	III. Kategorie
Zur Tarif-Tabelle III (Seite 69) Ab Schnittpunkt Alexandrowo östlich					
Tscheljabinsk .	3347	8·04	6·06	2·62	2·62
Zur Tarif-Tabelle IV (Seite 81) Ab Schnittpunkt Sosnowice östlich					
Tscheljabinsk .	3370	8·10	6·10	2·63	2·63

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
489	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	zwischen Barzdorf	und Bogdanówka-Kamionka Borki wielkie Brody Buczacz Bursztyn Chodorów Czernowitz Grodek Halicz Jaroslau Jezierzany Kolomea Kopyczyńce Krasne Lemberg Maxymówka Podwołoczyska Przeworsk Sokal Stanislau Tarnopol Zadwórze Złoczów	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Verbandstarif	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Kreuzer 175 170 160 181 162 155 187 137 163 117 181 176 192 154 144 173 176 114 147 168 168 151 157		Im Kartirungswege		
490	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	zwischen Domstadtl	und Bogdanówka-Kamionka Borki wielkie Brody Buczacz Bursztyn Chodorów Czernowitz Granica Gródek Halicz Jaroslau Jezierzany Kopyczyńce Krakau Krasne Lemberg Maxymówka Podwołoczyska Sokal Stanislau Tarnopol Zadwórze Złoczów	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Theil II — Heft 4 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Juni 1893	Verschieden	Kreuzer 164 159 150 170 151 145 177 65 126 153 106 169 182 64 143 132 162 166 136 158 158 140 146	Verschieden	Im Kartirungswege		
491	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bauschutt und Abfälle aus dem Prager Assanirungsrayon	Prag (St.B.)	Michowic-Stranschic	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1897	Localtarif	Kreuzer ö. W. 6	4	2	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
									Francs Gold per 1000 kg								
									Serie 1.	Serie 2.	Serie 1.	Serie 2.	Serie 1.	Serie 2.			
492	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz	Uj-Gradiska (Nova Gradiska), Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Den Schnittpunkten I	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht per Frachtbrief und Wagen	Vom 10. März 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil IV. Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	43·00	47·35	42·60	46·95	0·40	0·40	Im Kartirungswege		
					II				42·80	46·30	42·40	45·90	0·40	0·40			
					III				42·75	46·25	42·35	45·85	0·40	0·40			
					IV				41·75	45·15	41·35	44·75	0·40	0·40			
					V				40·60	43·90	40·20	43·50	0·40	0·40			
					VI				38·85	41·35	38·45	40·95	0·40	0·40			
					VII				a) 37·40 b) 37·50	40·55	a) 37·00 b) 37·10	40·15	a) 0·40 b) 0·40	0·40			
									in Kreuzern								
493	Böhmischen Commercialbahnen		Ziegel der Pos. Z-1 der Güterclassification im Tarif-Theile 1 vom 1. Jänner 1893	Domausnice	Bakov	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1897	Localtarif	9·2		7·3		1·9		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Dětenic				5·5		4·9		0·6				
					Dymokur				12·2		9·7		2·5				
					Fürstenbruck				7·6		6·1		1·5				
					Hejkovic				7·8		6·2		1·6				
					Jičin				11·4		9·1		2·3				
					Jičinoves				9·2		7·3		1·9				
					Königstadtl				13·8		11·0		2·8				
					Kopidlno				8·0		6·4		1·6				
					Křinec				10·8		8·6		2·2				
					Libáň-Psinic				6·7		5·6		1·1				
					Nemyčoves				10·2		8·1		2·1				
					Nimburg St.E.G.				13·8		11·0		2·8				
					Obrubce				6·1		5·3		0·8				
					Ronov-Woskořinek				11·8		9·4		2·4				
					Rožďalovic				9·6		7·7		1·9				
					Staré Misto				10·8		8·6		2·2				
					Unter-Bautzen				5·2		4·6		0·6				
					Žerčice				8·8		7·0		1·8				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
494	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		A. Petroleum, roh und raffinirt; Blau- und Grünöl; Mineraltheer; mineralische Schmieröle. B. Rohbenzin (Petroleum-Naphtha)	Dziedit z	Oderberg transito (für Sendungen nach schweizerischen Stationen, dann nach Bregenz trans., Buchs trans., St. Margarethen trans., Lindau trans., sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz)	Aufgabe der Sendungen in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und mit von der Ursprungsstation bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen, wobei auf den letzteren zugleich die Umkartirung in Oderberg auf Grund des vom 1. October 1896 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Petroleum etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vorgeschrieben werden muss. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der in Betracht kommenden Tarife	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung einschlägiger directer Frachtsätze ab Dziedit z, längstens jedoch bis 31. December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von Petroleum etc., Neuauflage vom 1. Jänner 1894	A. 7·1 kr. ö. W. B. 7·8 kr. ö. W.	A. 5·1 kr. ö. W. B. 5·6 kr. ö. W.	A. 2·0 kr. ö. W. B. 2·2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
495	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		Schlägelschotter	Stramberg	Wernsdorf	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 300 Waggons für das Jahr 1897** in vollen Wagenladungen von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	6·0	5·0	1·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Aufnahmsscheine (Duplicat-Frachtbriefe) bis längstens Ende Februar 1898	Die Sendungen müssen an den Bezirksstrassen-Ausschuss in Holleschau und die Entladestationen Holleschau, Střebetitz, Hullein, Zahlenitz oder Rikovitz adressirt sein
			Kalk, gebrannter			**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 500 Waggons für das Jahr 1897** in vollen Wagenladungen von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen durch die Partei			6·0	5·0	1·0			Giltig für Sendungen mit der Bestimmungsstation Wien

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
496	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren laut Ausnahmetarif Nr. II des Tarifes, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, giltig vom 1. Mai 1896	den in diesem Ausnahmetarife Nr. II für Eisen etc. auf den Seiten 96 bis 123 enthaltenen Südbahnstationen und den auf Seite 128 enthaltenen Stationen Donawitz, Neuberg und Neuberg Hochöfen	Pardubic (St.E.G.) und Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, giltig vom 1. Mai 1896	Verschieden	Die für die betreffende Aufgabsstation und Elbeteinitz in dem vorgenannten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		
497	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Emballagen, gebrauchte, von obigen Transporten herrührend, leer retour (bei frachtgutmässiger Beförderung)	Hetzendorf S.B.	Jánoshaza	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Besteht kein directer Tarif		121 Heller		Im Kartirungswege		
			Eier (bei frachtgutmässiger Beförderung)	Jánoshaza	Hetzendorf S.B.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				174 Heller				
			Geflügel, lebendes, in Steigen, Verschlägen, Körben etc. (bei frachtgutmässiger Beförderung)	Jánoshaza	Hetzendorf S.B.	In jedem Gewichte				272 Heller				
498	Südbahn-Gesellschaft		Gummiwaaren	Ternitz	Triest S.B. und Fiume	Bei Aufgabe von Sendungen im Gewichte unter 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	627 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	500 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	127 Heller	Im Kartirungswege		
499	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Ziegel der Position Z—1 des Tarif-Theiles I	Frättingsdorf	Cilli Graz (S.B.) Laibach (S.B.) Marburg Pöltschach Pragerhof Spielfeld Steinbrück	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	68·2 55·2 74·2 61·6 64·6 63·2 59·6 70·6 Kreuzer incl. Mgb.		Im Kartirungswege		
500	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E 7 des Tarif-Theiles I	Graz (S.B.)	Laun	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 292 b) 285 } Heller incl. Mgb.		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8		9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben		Bemerkungen
								Die in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz" für die nebigen Relationen angegebenen Frachtsätze sind abzuändern		
								von	auf	
								Pfennige per 100 kg		
8	Nr. 10 vom 26. Jänner 1897	410	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Altona	Böhmisch-Skalitz	248	240	
						Bremen (Hauptbahnhof)		259	251	
						Bremen (Freibezirk), Brake (Oldenburg), Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen-, Zollinlandsbahnhof und Fischereihafen), Nordenham		273	265	
						Hamburg B., Wilhelmsburg		246	238	
						Harburg H.		244	236	
						Lübeck		248	240	
						Stettin		196	188	
						Swinemünde		218	210	
						Warnemünde		232	224	
						bezw. vice versa				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
27	Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	148	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G-13, Mahlproducte und Mehl der Pos. M-4, Malz der Pos. M-7, Oelkuchen u. Oelkuchenmehl, sowie Oelsaaten der Pos. O-8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wien Lagerhaus und Wien Praterquai	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit im Verkehre mit Stationen der K.F.N.B.	In der Rubrik 5 soll es heissen: Wien Lagerhaus und Wien Praterquai — Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit im Verkehre mit Stationen der K.F.N.B. und vice versa	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. **Wien, 9. Februar 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Februar 1897, Z. 1876/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Note vom 16. Jänner 1897, Z. 15.847/I ex 1896, hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die nachstehenden Localbahnen dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die am 8. November 1896 eröffnete Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz;
2. die am 24. November 1896 eröffnete Linie Tarnopol—Kopyczynce der Ostgalizischen Localbahnen;
3. die am 23. December 1896 eröffnete Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal und
4. die am 1. Jänner 1897 eröffneten Linien Itzkany—Suczawa und Hliboka—Sereth der Bukowinaer Landesbahnen.

Eine Aenderung der Eisenbahnliste sei nicht erforderlich, weil alle diese Bahnstrecken im Betriebe der dem internationalen Uebereinkommen unterstehenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen sich befinden.

Das genannte Centralamt hat im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens hievon Kenntniss genommen und gemäss Art. 57, Z. 1, den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 30. Jänner 1897 Mittheilung gemacht. Da die betriebführende Verwaltung dem genannten Uebereinkommen bereits unterstellt ist, so muss der wirkliche Eintritt der neuen Linien in den internationalen Transportdienst vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet werden.

Wien, am 4. Februar 1897.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Auřinoves zur Station Kauřim der Localbahn Pečck (Kauřim)—Gr.-Bečvár der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeister der Stadt Schwarz-Kosteletz Friedrich Kaše im Vereine mit dem Bürgermeister der Stadt Kauřim Dr. Franz Tuček und dem Gemeindevorsteher des Marktes Skworetz Josef Kulic mit dem Erlasse vom 30. Juni 1896, Z. 5167/I (Verordnungs-Blatt Nr. 80 vom 18. Juli 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Auřinoves der Staatsbahnlinie Gmünd—Prag über Skworetz und Schwarz-Kosteletz zur Station Kauřim der Localbahn Pečck (Kauřim)—Gr.-Bečvár der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 10. Jänner 1897. Z. 16.779/I ex 1896.

Aus den Entscheidungen des Schiedsgerichtes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen.

Complete Krüppelhaftigkeit ist dauerndem Siechthum gleichzuachten.

[Entscheidung vom 18. April 1896, Z. 71.]

Dem am 25. Mai 1895 in der Station St. Valentin im Verkehre der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen verunglückten Conducteur F. R. wurde mit dem Bescheide der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen vom 20. April 1895, Nr. 1516, ab 22. April 1895 eine 96 percentige Rente seines durch den Entgang der veränderlichen Bezüge entstandenen Schadens von jährlich 238 fl. 93 kr. oder eine 29·5 percentige Rente seines mit 728 fl. 79 kr. festgestellten Jahresarbeitsverdienstes täglicher 59 kr. zuerkannt. Dieser Bescheid wurde im Wege der Klage aus dem Grunde angefochten, weil der Kläger durch die Folgen des Eisenbahnunfalles dauernd siech geworden sei. Das Begehren lautete demgemäss auf Zahlung einer 120 percentigen Rente von 238 fl. 93 kr., und zwar seit 1. Mai 1895.

Das Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen in Wien hat mit Erkenntniss vom 18. April 1896, Z. 71, im Sinne der Klage entschieden, und zwar aus folgenden Gründen:

Nach dem Gutachten der Sachverständigen hatte der Kläger in Folge des Verkehrsunfalles das rechte Bein in der Mitte des Oberschenkels, das linke in der Mitte des Unterschenkels verloren; an den falschen Rippen waren Folgen einer Fractur nachweisbar. Das Centralnervensystem nicht krank, die Circulationsorgane gesund, Lunge und Thorax normal, die Musculatur bis auf den localen Muskelschwund an den Amputationsstümpfen nicht atrophisch. Kläger litt ferners nach seinen Angaben an Magenbeschwerden, für deren Vorhandensein ein objectives Symptom nicht vorlag; sein Körpergewicht hatte in der Zeit vom 12. Jänner 1896 bis 13. April 1896 um 3 Kilogramm abgenommen. Nach der Anschauung des Sachverständigen Dr. E. U. ist Kläger als dauernd siech zu betrachten, während der Sachverständige Prof. Dr. A. M. den Kläger als einen completen Krüppel bezeichnet, die Annahme eines dauernden Siechthums jedoch mangels Vorhandenseins einer constitutionellen, schliesslich letal endigenden Krankheit ausschliesst.

Dass das Gesetz mit dem Ausdrucke „dauerndes Siechthum" keineswegs einen starren, accommodationsunfähigen Rechtsbegriff schaffen wollte, ergibt sich einerseits aus dem Wortlaute des Gesetzes, dass im Falle eines dauernden Siechthums die Rente in einer den Umständen entsprechenden Weise bis zu 120 Percent zu erhöhen ist; der durch diese Vorschrift offen gelassene Spielraum bietet dem richterlichen Ermessen die Möglichkeit, den einzelnen Fall individuell zu erfassen und die Entschädigung den Verletzungsfolgen, die in ihrer mannigfachen Gestaltung eine strenge Individualisirung verlangen, entsprechend festzusetzen. Andererseits folgt dies aus der Absicht des Gesetzes; wie sich nämlich aus dem Berichte der vereinigten juridischen und volkswirthschaftlichen Commission des Herrenhauses über den Gesetzentwurf, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, ergibt, soll im letzten Absatze des Artikel VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, jene Norm gefunden sein, welche jenen Eisenbahnbediensteten, die bisher bei eintretender Verunglückung eine Entschädigung aus dem Haftpflichtgesetze erlangen konnten, eine den bisherigen reellen Vortheilen dieses Gesetzes annähernd gleichwerthige Compensation bietet und in der hiedurch geschaffenen Möglichkeit der Beseitigung des Haftpflichtgesetzes einen Fortschritt im Sinne des socialen Friedens bedeutet. Für die Normirung des anderthalbfachen Betrages der normalen Unfallsrente war die Erwägung massgebend, dass dem Verletzten bei gänzlicher Erwerbsunfähigkeit in der Unfallsrente doch annähernd der volle bisherige Jahresverdienst gewährt werden solle, nachdem er im Haftpflichtprocesse in der Regel nicht nur diesen, sondern unter Umständen auch noch Heilungskosten und Schmerzensgeld zugesprochen erhielt. Für die Normirung der Rente bis zu 120 Percent war überdies entscheidend, dass nach den Ergebnissen der Praxis des Haftpflichtgesetzes gerade bei dauerndem Siechthume die Kosten der Heilung und Nachbehandlung, sowie das Schmerzensgeld reichlicher bemessen zu werden pflegen, so dass es billig erschien, für diese besonders schweren Fälle einer nicht sofort tödtlichen Verletzung besonders vorzusehen. Der Bericht und mit demselben auch das Gesetz unterscheidet demnach, anknüpfend an die Spruchpraxis des Haftpflichtgesetzes, bei durch Verkehrsunfälle verunglückten Eisenbahnbediensteten zwei in Ansehung des Rentenausmasses verschieden zu behandelnde Kategorien von Thatbeständen; die erste Kategorie umfasst Verletzungen, welche mit theilweiser oder gänzlicher Erwerbsunfähigkeit endigen und nach dem Haftpflichtgesetze im Sinne der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. durch Zuerkennung des Verdienstentganges, unter Umständen auch noch von Heilungskosten und Schmerzensgeld entschädigt worden sind; die zweite Kategorie umfasst dagegen jene Fälle der gänzlichen Erwerbsunfähigkeit, in welchen nach dem Haftpflichtgesetze nicht nur der Verdienstentgang ersetzt, sondern auch die Kosten der Heilung und ein reichlicheres Schmerzensgeld zuerkannt wurde; diese zweite Kategorie fasst das Gesetz unter dem generellen Ausdrucke „dauerndes Siechthum" zusammen, welcher, in dem von Prof. Dr. A. M. erörterten Sinne interpretirt, die Intentionen des Gesetzgebers verfehlt und deshalb in einer Weise, welche es zulässt, die Fälle einer nicht sofort tödtlichen, d. h. einer sehr schweren, jedoch nicht letal ausgehenden Verletzung unter die zweite Kategorie zu subsumiren und derart auch die dauernd und gänzlich erwerbsunfähig gewordenen Personen, welche von einer schweren, mit hochgradigen Schmerzen verbundenen Verletzung betroffen worden sind und als hilflose Krüppel unter den Verletzungsfolgen dauernd leiden, der ausserordentlichen Unterstützung theilhaftig werden zu lassen, interpretirt werden muss.

Kläger, welcher durch Ueberfahren beider unteren Extremitäten eine zweifellos sehr schwere und mit überaus grossen Schmerzen verbundene Verletzung erlitten hatte, bietet heute das Bild eines nicht nur gänzlich erwerbsunfähigen, sondern auch gänzlich hilflosen, auf die Unterstützung und Pflege seiner Gattin angewiesenen Krüppels; mag auch dieser Zustand vielleicht den Verunglückten einem langsamen Tode nicht zuführen, so ist derselbe doch mit so viel Mühsal und mannigfachen Beschwerden verbunden, dass diese die gänzliche Er-

werbsunfähigkeit complicirenden Begleiterscheinungen in ihrer Gesammtwirkung das Individuum in eine dem Siechthume im engeren Sinne gleichwerthige Situation versetzen. Diese Erwägungen rechtfertigen es, dem Verunglückten die ausserordentliche Unterstützung in der Form der Zuerkennung einer 120 percentigen Rente zuzuwenden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf: Verlegung der Rampe nächst der Station Barzdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung hinsichtich des Projectes für die Verlegung der in km 25·959 der Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf bestehenden Rampe nach km 26·009 nächst der Station Barzdorf anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm bestimmt.
[E.-M.-Z. 773/IV.]

— (Linie Horažďovic—Klattau: Bauconsensertheilung für eine Schleppbahn von der Station Schüttenhofen zur Zündwaarenfabrik der Firma Bernhard Fürth.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project einer von dem Nebengeleise der Station Schüttenhofen abzweigenden und zu der nächst dieser Station gelegenen Zündwaarenfabrik der Firma Bernhard Fürth führenden Schleppbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 1570/IV.]

Ostgalizische Localbahnen. (Linie Handynkowce—Iwanie puste und Teresin—Skała: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat zur Vornahme der Stationscommission, der politischen Begehung, der Enteignungsverhandlung und der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Theilstrecke von km 27·510 der Linie Handynkowce—Iwanie puste angefangen bis ans Ende derselben in km 61·1 und der Linie Teresin-Skała auf den 9. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut.
[E.-M.-Z. 1101/IV.]

Localbahnen Kaaden-Brunnersdorf—Willomitz und Radonitz-Duppau. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der vorgelegten Projecte für die normalspurigen Localbahnen Kaaden-Brunnersdorf—Willomitz und Radonitz-Duppau die Trassenrevision und Stationscommission, und zwar rücksichtlich des Localbahnprojectes Kaaden-Brunnersdorf—Willomitz auf den 9. Februar und für die Localbahn Radonitz-Duppau auf den 10. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut.
[E.-M.-Z. 1427/I.]

Kleinbahn Kirnitzschänke nächst der österreichisch-sächsischen Reichsgrenze nach dem Curorte Rainwiese. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tetschen hat hinsichtlich des von Robert Manzer in Tetschen vorgelegten generellen Projectes für eine mit Benzinmotoren zu betreibende Kleinbahn von der Kirnitzschänke nächst der österreichisch-sächsischen Reichsgrenze nach dem Curorte Rainwiese die Trassenrevision auf den 20. Februar anberaumt.
[E.-M.-Z. 1414/I.]

Schleppbahn von der Haltestelle Steinschal der Pielachthalbahn zur Cementfabrik in Steinschal. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Jänner die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Max Reiche, Fabriksbesitzer in Steinschal, vorgelegten generellen Projectes für eine mit 0·76 m Spurweite und gewöhnlichem Querschwellen-Oberbau unter Anwendung von Vignolschienen auszuführende, für animalischen Betrieb einzurichtende Schleppbahn mit Strassenbenützung von der Haltestelle Steinschal der projectirten Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P. (Pielachthalbahn) zur Cementfabrik in Steinschal im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 381/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachstehende Linien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 8. Jänner 1897, Z. 81.529 ex 1896, dem Gutsbesitzer Géza Beliczey und dem Kunstmühlenbesitzer Ignaz Rosenthal in Békes-Csaba für folgende Strassenbahnlinien:
   a) für eine einerseits vom Centrum der Stadt Bekes-Csaba mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis Apácza, andererseits bis Doboz (Comitat Békes) führende schmalspurige Strasseneisenbahn, eventuell eine mit Dampf zu betreibende Localbahn;
   b) für eine vom Bahnhofe der Station Békes der Flügelbahn Békes-Földvar der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende und sich im Bereiche der Stadt Békes mit Berührung der Kunstmühlen verzweigende schmalspurige Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb

   auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 8. Jänner 1897, Z. 81.822 ex 1896, dem Redacteur und Schriftsteller Dr. Adolf Silberstein in Budapest für eine von der Station Kapuvár-Gartha der Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurt aus diese an einem geeigneten Punkte mit der Linie Pressburg—Steinamanger der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen und weiterhin über Vönöczk in der Station Marczaltö mit der Linie Pápa—Csorna verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 14. Jänner 1897, Z. 81.900 ex 1896, der Segesvár-Szent Ágothaer Localeisenbahn-Actiengesellschaft für eine von der zukünftigen Endstation Szent Ágotha (Comitat Küküllö [Gross-Kokelburg]) der concessionirten schmalspurigen Localbahn Segesvár-Szent Ágotha (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1895) aus in deren Fortsetzung über die Gemarkung der Gemeinde Verd im Hortobágythale über Bürkösd bis Vojla (Comitat Szeben [Hermannstadt]) führende, gleichfalls schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Sicherheitspolizeiliche Massnahmen zur Verhinderung von Unfällen durch elektrisch betriebene Waggons.) Die in jüngster Zeit zahlreicher vorkommenden Unfälle durch elektrisch betriebene Waggons wurden, wie nachgewiesen, zumeist durch die Unachtsamkeit der verunglückten Personen selbst, in sehr vielen Fällen auch dadurch veranlasst, dass Kutscher mit ihren Wagen unmittelbar vor den in Fahrt begriffenen Waggons die Bahngeleise passirten. Der Budapester Oberstadthauptmann hat nun sowohl im Interesse der Sicherung des Strassenbahnverkehres als auch des Strassenpublicums und des von diesem benützen Strassenfuhrwerkes eine seit 1. Februar an allen Strassenecken plakatirte Verordnung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12) folgenden Inhaltes erlassen:

„Um den Unfällen und Unglücksfällen — manche mit tödtlichem Ausgange — welche in letzterer Zeit auf den elektrischen Strassenbahnen sich häufiger wiederholten, ein Ende zu machen, wurde es in Anbetracht dessen, dass diese Unfälle und Unglücksfälle zumeist auf die Unvorsichtigkeit der entlang der Strassenbahnschienen Gehenden oder Fahrenden zurückzuführen sind, für nothwendig gehalten, auf Grund des § 6 des G.-A. XXI ex 1881 die Aufmersamkeit des grossen Publicums auf das in Angelegenheit des Verkehres der Bahnen mit Maschinenbetrieb geschaffene hauptstädtische Statut vom Jahre 1893, Z. 526, bezw. auf die in demselben umschriebenen Rechte und Pflichten des grossen Publicums hinzuweisen.

Diese Bestimmungen sind:

1. Das von den Bahnlinien occupirte Strassenterrain darf zwar von anderen Fuhrwerken benützt werden, doch ist eine übermässige dauernde Benützung des Bahngeleises verboten.

2. Es ist verboten, Fahrzeuge, Thiere oder Gegenstände auf den Bahnlinien oder in der Nähe derselben ohne Aufsicht zu belassen.

3. Jedes Fahrzeug, mit Ausnahme desjenigen der Feuerwehr, ist gehalten, vor einem Strassenbahnwagen in solcher Entfernung schon auszuweichen, dass ein Zusammenstoss unmöglich werde.

4. Aus Seitengassen kommende Fahrzeuge sind verpflichtet, bei Annäherung eines Strassenbahnwagens anzuhalten, das Passiren des Strassenbahnwagens abzuwarten und in dieser

Beziehung die Anordnungen und die Signale der auf den Hauptcommunicationspunkten aufgestellten Bahnwächter zu befolgen.

5. Fussgänger haben bei Annäherung eines Strassenbahnwagens die Linie der Strassenbahngeleise zu verlassen.

6. Den Bahnkörper, die Geleise und die Wagen zu beschädigen, auf dem Bahnkörper und auf den Geleisen Hindernisse zu schaffen, ist verboten.

7. Das Imitiren von Signalen ist verboten.

8. Das Auf- und Absteigen von Strassenbahn-Passagieren ist nur auf den Ausgangspunkten der Bahn und an den Haltepunkten gestattet.

9. In den Wagen dürfen nur so viel Personen Platz nehmen, als sich in denselben Sitz- und Stehplätze befinden.

10. Während der Fahrt ist nicht gestattet, auf der unteren Stufe des Wagens zu stehen.

11. Das verkehrende Publicum ist gehalten, den auf die Fahrordnung und den auf die Sicherheit bezüglichen Anordnungen des Conducteurs und des Controlors in Allem Folge zu leisten.

Zur Durchführung dieser Verfügungen wurden sowohl die Angestellten der Strassenbahnen als auch die mit der Controle des Strassenbahnverkehres betrauten Polizeiorgane strengstens angewiesen. Etwa wahrgenommene Uebertretungen werden nach § 96 des bezogenen Statutes mit einer bis fünfzig Gulden reichenden Geldstrafe, im Falle der Uneinbringlichkeit mit Einschliessung bis zu fünf Tagen bestraft werden. Das Publicum der Hauptstadt wird daher aufgefordert, im eigenen wohlverstandenen Interesse zur Vermeidung von Unfällen und Unglücksfällen diese auf die Einhaltung der pflichtgemässen Obsorge gerichteten Bestimmungen genau befolgen zu wollen."

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate November 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat November ergibt für 62 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.117·92 Kilometer, Folgendes:

Im Monate November betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 25,756.666 Mk. oder 1,100.910 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 655 Mk. oder 2·83 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 85,237.473 Mk. oder 2,065.587 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2131 Mk. oder 0·90 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende November 1896 betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 244,303.564 Mk. oder 13,636.476 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7513 Mk. oder 3·77 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 542,697.594 Mk. oder 27,820.969 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 16.407 Mk. oder 3·26 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 65,584.095 Mk. oder 2,997.049 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10.004 Mk. oder 2·78 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 129,279.413 Mk. oder 10,446.006 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 19.421 Mk. oder 6·67 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Concessionirung der Eisenbahnlinien Beckum—Lippstadt, Soest—Brilon und Beckum-Ennigerloh—Warendorf.) In der Nummer 394 des „Reichs- und Staatsanzeigers" wurde die Concessionsurkunde vom 16. December 1896, betreffend den Bau und Betrieb vollspuriger Nebeneisenbahnen von Beckum nach Lippstadt, von Soest über Belecke nach Brilon und von Beckum-Ennigerloh nach Warendorf durch die Westphälische Landeseisenbahn-Gesellschaft (Warstein-Lippstadter Eisenbahn-Gesellschaft) für das kgl. preussische Staatsgebiet veröffentlicht.

Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der neuen Bahnstrecken erforderliche Anlagecapital wird, und zwar:

a) für die Bahnstrecke Beckum—Lippstadt auf 2,200.000 Mk.;
b) für die Bahnstrecke Soest—Belecke—Brilon auf 3,424.000 Mark, und
c) für die Bahnstrecke Beckum-Ennigerloh—Warendorf auf 1,600.000 Mk.

festgesetzt. Demnach erhöht sich das durch die Concessionsurkunde vom 24. März 1882 auf 1,500.000 Mk. festgesetzte Anlagecapital der Warstein-Lippstadter Eisenbahn-Gesellschaft auf zusammen 8,724.000 Mk.

Für den Bau und Betrieb der Bahnen sind die Bahnordnung für die Staatseisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen massgebend. Die Spurweite der Bahnen soll 1·435 m betragen.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecken von Soest über Belecke nach Brilon und von Beckum-Ennigerloh nach Warendorf muss längstens binnen $1^1/_2$ Jahren nach Ertheilung der Concession erfolgen, während für die Baufrist der Bahnstrecke von Beckum nach Lippstadt die Bestimmungen der Ministerialerklärung vom 17. August 1896 massgebend bleiben.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft beabsichtigt, eine schmalspurige Kleinbahn von Porta nach Oeynhausen, sowie eine mit dem Nordbahnhofe in Oeynhausen zu verbindende Güterbahn zum Anschlusse an die in und bei Oeynhausen gelegenen industriellen Werke herzustellen.

Die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Darmstadt hat die Genehmigung zur Herstellung schmalspuriger, elektrisch zu betreibender Kleinbahnen für den Personen- und Gepäckverkehr von Wiesbaden nach Mainz und von Kastel nach Eltville nachgesucht.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Gleiwitz nach Neuberun.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Gleiwitz nach Neuberun mit Abzweigung von einem geeigneten Punkte dieser Bahn nach Antonienhütte betraut worden.

Frankreich. (Erlass des Ministers für öffentliche Arbeiten, betreffend die Organisation des Arbeiterzugsverkehres.) Das französische Abgeordnetenhaus (chambre de députés) hat in seiner am 4. December 1896 abgehaltenen Sitzung folgenden Beschluss gefasst: „Der Minister für öffentliche Arbeiten wird ersucht, sofort im Einvernehmen mit den Directionen der in Paris einmündenden Bahnen im Interesse der Regelung des Arbeiterzugsverkehres im Allgemeinen und der Vermehrung derartiger Züge das Entsprechende zu veranlassen." Hierüber hat der Minister Turrel in einem an die betheiligten Eisenbahn-Directionen gerichteten Erlasse vom 19. December 1896 diese aufgefordert, den Arbeiterzugsverkehr derart zu organisiren, dass nicht nur den im nächsten Nachbarschaftsumkreise, sondern auch den entfernter von Paris domicilirenden Arbeitern die Möglichkeit geboten werde, ihren täglichen Verdienst dort zu finden und insbesondere sich an den Arbeiten für die Weltausstellung zu betheiligen, woselbst derzeit eine grosse Zahl von Arbeitern aller Professionszweige benöthigt wird, die aus der Umgebung herbeigezogen werden müssen. Zur Erreichung dieses Zweckes erachtet er es für nothwendig, nicht nur die Anzahl der speciell für Arbeiter eingeleiteten Züge nach Bedarf zu vermehren, sondern auch — bei dem Umstande als der Arbeiterbedarf bei so verschiedenen Professionszweigen sich auf gleichfalls verschiedene Stunden des Tages ungleich vertheilt — den Arbeitern jeder Kategorie die Möglichkeit zu bieten, die Bahn zur Hin- und Rückfahrt zu den ihrer Beschäftigungszeit entsprechenden Stunden ohne Zeitversäumniss benützen zu können. Es erscheint daher vor Allem wünschenswerth, dass die für die Giltigkeit der Arbeiter-Abonnementskarten bisher mit 15—20 km begrenzte Zone im ganzen Umkreise von Paris ohne Preiserhöhung auf mindestens 25 km und deren Giltigkeit nicht nur auf die speciell für den Arbeiterverkehr eingeleiteten Züge beschränkt, sondern vielmehr auf alle fahrplanmässigen Züge des Localverkehres ausgedehnt werde.

— (Projectirter Bau der Pariser Metropolitanbahn.) Dem Gemeinderathe von Paris wurde ein von einer grossen Anzahl Delegirter unterstütztes Project für den Bau einer alle hauptstädtischen Bezirke unter einander und diese mit dem Bois de Boulogne und dem Bois de Vincennes verbindenden Metropolitanbahn vorgelegt. Dem diesbezüglichen Elaborate zufolge, sind die Kosten dieses streckenweise je als Untergrund-, Nieveau- und Hochbahn herzustellenden, circa 50 km langen Netzes mit ungefähr 130,000.000 Frcs. bemessen. Die Ziffer des der Wahrscheinlichkeit entsprechend voraussehbaren Verkehres betreffend, rechnet man per laufendes Kilometer auf jährlich circa 100,000.000 Fahrgäste, nachdem laut der officiellen Ausweise über den Verkehr der Pariser Tramwaylinien und der Wagen der Omnibus-Gesellschaft beide insgesammt 300,000.000 Passagiere und die gleichfalls circa 50 km lange New-Yorker Metropolitanbahn deren ungefähr 200,000.000 per Jahr befördern. Bei einem in beiden Richtungen sich bewegenden Verkehr von je 20 mit je vier Waggons ausgerüsteten Zügen wird man über 2.500,000.000 kilometrische Sitzplätze verfügen und, angenommen, dass jeder einzelne Fahrgast 6 km durchfährt, genügt der der vorgenannten Anzahl von Zügen entsprechende Fahrpark zum Transporte von selbst 400,000.000 Fahrgästen. Nachdem, wie vorausgesetzt wird, eine derartige für den Massenverkehr bestimmte Eisenbahn nur bei minimalen Tarifsätzen rentabel sein wird, soll der Tarif mit nur 0·05 Frcs. (5 Centimes) bemessen werden. Dem Antrage zufolge soll die Stadt Paris zum Ausbau der Bahn ein gegen jährliche Amortisation per 5,000.000 Frcs. zu tilgendes Anlehen von 130,000.000 Frcs. aufnehmen, den Betrieb der Bahn aber nicht in eigene Regie übernehmen. Nachdem es wünschenswerth erscheint, dass im Interesse des Aussellungsverkehres die wichtigsten Linien schon bis zu diesem Zeitpunkte, d. i. 1900, in Betrieb gesetzt werden, hat der Gemeinderath den Präfecten des Seine-Bezirkes aufgefordert, durch die städtischen Ingenieure ungesäumt ein Project ausarbeiten zu lassen, und zwar für Schmalspurbahnen mit elektrischem Betriebe vorläufig im Bereiche der Stadtbezirke 5, 6, 7, 11, 12 und 20.

— (Bau neuer Localbahnlinien.) „L'Officiel" verlautbart, dass der Minister für öffentliche Arbeiten:

1. mit Erlass vom 24. December 1896 sich im Interesse des Gemeinwohles für den Bau einer im Bereiche des Departements Isère gelegenen, von Saint-Hilaire bis Jallien führenden Localeisenbahn ausgesprochen hat. Die Verwaltung des genannten Departements wird ermächtigt, im Einvernehmen mit der Direction der Eisenbahn-Actiengesellschaft „Chemin de fer de l'Est de Lyon" (Ost-Lyoner Bahn), und zwar im Sinne des Gesetzes vom 11. Juni 1880, sowie der zwischen den beiden Genannten vereinbarten Bedingungen vom 3. April 1896 diesen Bau auszuführen;
2. dass die Bestimmungen des für die vorgenannte Bahn geltenden Bedingnissheftes (cahier de charges) auch ferner:
   a) für eine von Lyon bis Saint-Genix-d'Aoste,
   b) für eine von Sablonnières bis Montalien und von dort bis zu den Steinbrüchen nächst d'Amblagnien-Pourcien führende Eisenbahn zu gelten haben, deren im Interesse des Gemeinwohles auszuführender Bau bereits im Gesetze vom 16. August 1883 ausgesprochen wurde;
3. mit Erlass vom 24. December 1896 sich im Interesse des Gemeinwohles
   a) für den Bau einer von den Erzgruben bei Amance aus über die Gemarkung der Gemeinden Sous-Amance und Dommartin-Sous-Amance zum Anschlusse an die Linie Nancy—Mancel führenden schmalspurigen Eisenbahn,
   b) einer normalspurigen Verbindung dieser Linie nächst dem Bahnhofe von Eulmont-Agincourt ausgesprochen und der Direction der Eisenbahn-Actiengesellschaft Vezin-Aulnoye die Bewilligung ertheilt hat, letztere Verbindung auf eigene Kosten und Gefahr im Sinne des vorerwähnten Bedingnissheftes auszuführen;
4. der Gesellschaft „Chemin de fer de l'Ouest" (Westbahn) die Bewilligung ertheilte, die Eisenbahn Dieppe-Havre-Ifs de Rolleville am 24. December 1896 dem Verkehre von Personen und Eilgütern, dem allgemeinen Verkehre aber erst nach Vollendung des Bahnhofes von Ifs zu übergeben.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis 11. Februar.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

5. Februar, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich.
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Psyche", Capitän D. Dabovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

7. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Jupiter", Capitän A. Mocole, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Thessalische Linie über Albanien.)

9. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

10. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara),
Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo,
mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

10. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Najade", Capitän A. Marinovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

5. Februar, Dampfer „Massimiliano", Capitän S. Lucovich,
8. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,
10. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän S. Lucovich,

} um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

7. Februar, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Selene", Capitän G. Lucovich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

7. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Jupiter", Capitän A. Mocole,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

10. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette Mersyn und Rhodus.

11. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Euterpe", Capitän V. Cattarinich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und nach Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Gisela", Capitän . . . . .,
mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. März, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Greiner Donaustruden. (Schiffsverkehr im Jahre 1896.) Nach den officiellen Ausweisen passirten den Greiner Donaustruden im Jahre 1896: 6582 Fahrzeuge, gegen 4852 im Vorjahre, somit mehr um 1730 Fahrzeuge. Im Thalverkehre fuhren durch: 1322 (+ 502) Dampfschiffe, 1185 (+ 410) Dampfern angehängte Schlepper, 195 (+ 4) Kehlheimer, Gamsen und Futterplätten, 201 (+ 23) Sechserinnen, Pegeleisen und Trauner, 123 (+ 10) Tiroler und Salzburgerplätten, 31 (+ 1) beladene kleine Fahrzeuge, 74 (— 29) unbeladene Flösse, 575 (— 137) mit Brenn- und Bauholz beladene Flösse, 138 (+ 11) mit sonstigen Waaren beladene Flösse. Unter den Gegenzügen wurden verzeichnet: 1336 (+ 517) Dampfschiffszüge mit 1185 (+ 446) angehängten Schleppern und mit 214 (— 27) angehängten Holzzillen, ferner 3 (— 1) Pferdezüge. — Der stärkste Verkehr war in den Monaten November mit 919 Fahrzeugen, October mit 918 Fahrzeugen, September mit 896 Fahrzeugen, April mit 768 Fahrzeugen, Mai mit 653 Fahrzeugen, August mit 619 Fahrzeugen, Juli mit 616 Fahrzeugen, Juni mit 607 Fahrzeugen; der schwächste Verkehr war im December mit 145 Fahrzeugen, Februar mit 11 Fahrzeugen und Jänner mit 6 Fahrzeugen.

Projectirter Bau eines Winter- und Handelshafens in Budapest. (Ausführungsmodus.) Unter den vielen vorliegenden Projecten für die Anlage eines geräumigen Donauhafens in Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 109 ex 1896), der sowohl als Zufluchtshafen während des Winters als auch als Handelshafen ohne Unterschied der Jahreszeit in gleichem Masse den nautischen und commerciellen Interessen entsprechen soll, hat, wie aus Budapest berichtet wird, von Seiten massgebender Factoren vor Allen jenes Aussicht auf Realisirung, welches den „Lagymányos", d. i. die nächt der gemeinsamen Station Kelenföld der Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gelegene Tiefebene, die sich längs dem rechtsseitigen Donauufer sowohl ober als unter der Eisenbahnverbindungsbrücke gegen Norden und Süden gleichmässig flach ausdehnt, in Aussicht nimmt. Fachmänner der Flussschiffahrt, unter diesen in erster Linie jene der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sprechen sich fast einstimmig für die Anlage des Hafens im Süden Budapests aus, und zwar insbesondere aus dem Grunde, damit bei hereinbrechendem Winter die grosse Menge der von der mittleren Donau unterhalb Budapest und der unteren Donau den Hafen aufsuchenden Schiffe nicht den Gefahren preisgegeben sei, die sie im Zwischenbereiche der vielen Brücken und der den Strom beengenden Quais auf der Bergfahrt bei Eisrinnen dort bedroht. Obzwar die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Norden von Budapest über zwei geräumige Häfen verfügt, von welchen jener nächst der Altofner Schiffswerfte bei 400 Schiffe und der Uj-Pester Hafen über 300 Schiffe zu fassen vermag, gelingt es fast niemals, das Gros der unterhalb Budapest verkehrenden Schiffe dort zu bergen, deren viele, wenn vom Treibeise überrascht, wo immer im Bereiche der unteren Uferstrecken zu überwintern gezwungen sind und manche selbst bis Promontor vordringende sich lieber bis zur Szegzárder Rhede zurückziehen, als sich der Gefahr der Bergfahrt zwischen den Quais und den Brücken bis zu einem der beiden Budapester Häfen auszusetzen, insbesondere wenn selbe mehrere beladene Schleppschiffe remorquiren. Dem nun im Stadium der Berathung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1896) befindlichen Projecte zufolge wird das am „Lagymányos" anzulegende und in beliebiger Ausdehnung landeinwärts einzubauende Hafenbecken sowohl zu Berg als zu Thal freie Ein- und Ausfahrt, sowie vollständige Sicherung vor Eisdruck bieten, ferner die Anlage einer es umfassenden Reihe von Magazinen, Elevatoren, Silos etc. gestatten, daher auch den Anforderungen eines Handelshafens und Umschlagplatzes in Kelenföld sowohl für die Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen als auch für jene der Südbahn-Gesellschaft entsprechen.

Verschiedene Mittheilungen.

Frequenz an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte im Jahre 1895/96. Zum Besuche der Fortbildungsschule wurden Seitens der betheiligten Bahnverwaltungen angemeldet 61 Hörer des niederen und 41 Hörer des höheren Curses. Die Prüfungen haben abgelegt 28 Hörer des niederen und 18 Hörer des höheren Curses. Bei diesen Prüfungen fungirten als Prüfungscommissäre abwechselnd die Herren Ministerialrath Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath Dr. Josef Ritter von Küchler und Ministerialrath Dr. Max Freiherr von Buschman.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Fiumaner Lagerhäuser. (Neuorganisirung derselben und Neubau von solchen.) Der Fiumaner Bahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen bildet mit dem Hafen, mit welchem er durch Geleise verbunden ist, ein organisches, einheitliches Gebiet, welches indessen durch einen Eisenzaun in zwei Haupttheile getheilt ist, und zwar in den sogenannten punto franco, welcher die am Meere sich hinziehenden und die gesammten Moli und die dazwischen liegenden Ufer in sich schliesst und auf die Abladung der importirten, aber noch nicht verzollten, sowie der zum Export bestimmten und zum Behufe der Restitution ebenfalls der Zollbehandlung unterworfenen Waaren eingerichtet ist; dann in die ausserhalb der Umzäunung gelegenen Eisenbahn-Lagerhäuser, die hauptsächlich für die verschiedenen zollfrei expedirbaren Waaren bestimmt sind. Im punto franco sind wieder zweierlei Magazine, nämlich die von der Ungarischen Escompte- und Wechslerbank verwalteten öffentlichen Lagerhäuser nebst dem dazugehörigen Elevator, und die von der Seebehörde verwalteten, hauptsächlich auf dem Molo und zum Theil an der Riva erbauten, zumeist grösseren Exportfirmen und Schiffahrts-Gesellschaften vermietheten Lagerhäuser. Der Elevator wurde noch zur Zeit des Ministers Baross und auf dessen Initiative durch die Ungarische Escompte- und Wechslerbank erbaut und mit den daneben befindlichen zwei grossen, festgebauten, stockhohen Eisenbahn-Lagerhäusern zusammen zu öffentlichen Lagerhauszwecken dieser Bank auf zwanzig Jahre vermiethet, unter einer gewissen staatlichen Garantie, wofür die Bank verpflichtet war, dem Publicum einen, der unbeschränkten Verfügung des Handelsministers unterworfenen, fixen Aus- und Einlagerungstarif zu gewähren, wodurch die Fiumaner Localspesen den früheren gegenüber wesentlich vermindert und auch stabilisirt wurden. Nachdem die obgenannter Bank vermietheten, innerhalb der punto franco gelegenen Lagerhäuser vermöge ihrer Lage zur Einlagerung der in den punto franco gehörigen grösstentheils Eisenbahngüter benützt, die Eisenbahn-Waarenlager dagegen zum Tausche für die Einlagerung von Lagerhauswaaren überlassen wurden, mussten im Interesse einer ungehinderten Abwicklung des Verkehres für die Einlagerung sämmtlicher Güter und im Interesse der möglichst besten Ausnützung der gesammten Fiumaner Lagerhäuser auch das Virement gesichert werden und überdies mehrere der dortigen gesammten Eisenbahn-Lagerhäuser — mit Ausnahme derjenigen, welche dem Localverkehre dienen — dem Lagerhaus-Unternehmen übergeben werden. Durch die wohlfeilen Gebühren gefördert, hob sich von Jahr zu Jahr der Import- und Exportverkehr, die Eisenbahn-Lagerhäuser erwiesen sich als ungenügend, wurden entsprechend vermehrt und dem Lagerhaus-Unternehmen der Bank verpachtet. Nichtsdestoweniger wurden im Laufe der Zeit Klagen über die Lagerhaus-Organisirung im Allgemeinen und insbesondere gegen deren Betrieb durch eine Privatgesellschaft laut, welche die Fiumaner Handels- und Gewerbekammer zu einer motivirten Eingabe an den Handelsminister veranlasste, in deren Würdigung sich dieser veranlasst sah, sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen und die Errichtung eines neuen selbstständigen öffentlichen Lagerhaus-Unternehmens in Fiume in Aussicht zu nehmen. Dies war jedoch nur mit Zustimmung der ihre Aufgabe vollständig erfüllenden Escompte- und Wechslerbank und der im Interesse des Fiumaner Platzes unbedingt aufrecht zu erhaltenden Mitwirkung derselben möglich. Wie nun aus Budapest berichtet wird, hat die Ungarische Escompte- und Wechslerbank, welche die staatlichen Lagerhäuser in Pacht besitzt, an das Handelsministerium die Erklärung gerichtet, dass sie bereit ist, auf ihren Vertrag zu verzichten. Durch diesen Schritt der Bank ist das Ministerium in die Lage versetzt, das Lagerhauswesen in Fiume auf neuen Grundlagen zu regeln. Die lagerhausmässige Behandlung von Gütern, sowie der sonstige geschäftliche Verkehr erleiden durch die auf einheitlicher und selbstständiger Basis ins Auge gefasste Umgestaltung keinerlei Unterbrechung, und kann sich die am Fiumaner Verkehr interessirte Geschäftswelt der Lagerhäuser der Ungarischen Escompte- und Wechslerbank in ungestörter Weise wie bisher bedienen. Ein weiteres Project des Ministers, die gleichfalls von der Kammer gewünschte Ueberweisung der Lagerhäuser der Seebehörde in die Staatsbahn-Verwaltung, ist noch im Stadium der Berathung begriffen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Berichtigung des Localgütertarifes.

In der mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 erschienenen Neuauflage des am 1. Jänner 1896 in Wirksamkeit getretenen Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen soll es auf Seite 587 und 588 des Theiles II, Heft 3, sub „c) Wechselverkehr zwischen Stationen der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn“ statt der irrthümlichen Ueberschrift in den Querrubriken „pro 100 Kilogramm in Kreuzern österreichischer Währung“ richtig heissen: „pro 100 Kilogramm in Hellern Kronen-Währung“.

Die Richtigstellung wird mit dem in Vorbereitung befindlichen Nachtrag I zu Heft 3 erfolgen.

Wien, am 4. Februar 1897. [88]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.)

Abänderung der Bezeichnung der Personenhaltestelle Bołszowce.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Lemberg — Itzkany gelegenen Personenhaltestelle Bołszowce wird vom 16. Jänner 1897 an in „Bołszowce Haltestelle“ abgeändert.

Stanislau, im Jänner 1897. [89]

Elbe-Umschlagsverkehr.

Bezeichnung des Lagerhauses in Bubna (St. E. G.).

Die in den Elbe-Umschlagstarifen für Oesterreich, Westösterreich, Ungarn, Südwestrussland, Rumänien, sowie Galizien und die Bukowina für die Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstelle in Bubna enthaltene Bezeichnung „Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna“ hat zu entfallen und tritt folgende an deren Stelle: „Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum, Bubna St. E. G.“

Wien, am 31. Jänner 1897. [90]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages XII zu den ab Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen Allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr.

Mit Schiffahrtsbeginn 1897 gelangt der Nachtrag XII zum oben genannten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält nebst verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen einen neuen Specialtarif Nr. IV (Verkehr mit Odessa und Levantehäfen).

Exemplare sind zum Preise von 10 kr. bei der Direction erhältlich.

Wien, am 6. Februar 1897. [91]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1897 gelangt der Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus bei Aufgabe in jedem Quantum mit Frachtsätzen ab Save- und Donaustationen nach Sissek, Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom Schiffahrtsbeginn 1896 zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direction zu beziehen.

Wien, am 6. Februar 1897. [92]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Aufnahme neuer Stationen.

Ab 15. Februar 1897 werden die Ausnahmetarife A und B für Holz durch Aufnahme neuer Schnittsätze für die Stationen Vágfalva der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Conradsthal, Gottesberg, Oberleschen und Wartha der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau, sowie Vossowska der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz erweitert.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zu erfahren.

Budapest, am 1. Februar 1897. [93]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Ausgabe von Nachträgen.) Am 1. Jänner 1897 wurde der 4. Nachtrag zur 4. Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, „Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind“, ausgegeben.

Ferner wurde zum I. und II. Theile der Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, „Zusammenstellung der im Eisenbahnverkehre zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften“, an demselben Tage ein 3., bezw. 4. Nachtrag herausgegeben.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Tarifirung von „Stärke, feuchte“.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1897 ab wurde für den Artikel „Stärke, feuchte (auch feuchte Schlammstärke)“, bei Aufgabe in vollen Wagenladungen im Verkehre der Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München ein Ausnahmetarif eingeführt. Hiefür kommen die Frachtsätze des Specialtarifes III zur Anwendung.

Belgisch - Deutscher Verbandsgütertarif, Theil I, Abth. B, vom 1. September 1896. (Tarifirung von „Graphit“.) Im vorbezeichneten Theile I B ist auf Seite 82/203 bei Graphit, reiner, roh (Naturgraphit), nachzutragen:

„Der von Ceylon, England (Cumberland) und Sibirien stammende Graphit wird als roher, reiner Graphit angesehen.“

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Tarifänderungen.) Auf Seite 43 des verzeichneten Tarifes ist die Anmerkung am Fusse zu streichen. An deren Stelle tritt nachstehende Bestimmung:

„Bei Verkehrsleitung über Aschaffenburg, Gemünden und Meiningen werden die Gütersendungen auf Hamburg H, bei Leitung über Probstzella und Hof auf Hamburg B abgefertigt." Widersprechende Bahnhofsvorschriften bleiben unberücksichtigt.

Sendungen nach Hagenow ohne Bahnhofsvorschrift sind auf Hagenow Stadt abzufertigen. Seite 25 des Tarifes in der 2. Spalte ist entsprechende Ergänzung vorzunehmen.

Ferner ist unter Schnittpunkt F des Tarifes bei den Stationen Altona, Eidelstedt, Elmshorn, Glückstadt, Halstenbek, Hamburg, Sternschanze, Horst, Pinneberg und Tornesch das Wegezeichen f in g und bei den Stationen Brunsbüttel, Friedrichstadt, Heide, Husum, Itzehoe, Toening und Wilster das Wegezeichen f in k abzuändern.

Auf Seite 128 ist bei der Station Sommerstedt das Zeichen *4 zu streichen, nachdem die Dienstbeschränkung in Wegfall gekommen ist.

— (Einbeziehung der Station Nordenham [Fischereihafen].) Vom 7. Jänner 1897 ab ist die Station Nordenham (Fischereihafen) der Oldenburgischen Staatseisenbahn mit den für die Station Nordenham bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den vorbezeichneten Gütertarif aufgenommen worden. Die Güterabfertigung ist jedoch beschränkt auf die von der Deutschen Dampffischerei-Gesellschaft Nordsee zur Aufgabe kommenden oder an diese Gesellschaft gerichteten Sendungen. Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, lebenden Thieren, Leichen und Sprengstoffen.

Für die nach den Frachtsätzen der Seehafen-Ausnahmetarife (Transittarife) abgefertigten Stückgüter wird Seitens der Abfertigungsstelle Nordenham (Fischereihafen) eine Auf-, bezw. Abladegebühr von 5 Pfennig für 100 kg erhoben.

Die für die Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft Nordsee bestimmten Sendungen sind sämmtlich auf Nordenham (Fischereihafen) abzufertigen, auch wenn im Frachtbriefe Nordenham als Bestimmungsstation angegeben ist.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag VI.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 gelangte der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Abschnittes B;
II. Ergänzungen und Aenderungen zu Abschnitt E, Kilometerzeiger;
III. Ergänzungen und Aenderungen zu Abschnitt F, Tariftabellen:
   1. zu Ausnahmetarif Nr. 2 für Holz,
   2. zu Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine,
   3. zu Ausnahmetarif Nr. 6 für Palmkernöl etc.,
   4. zu Ausnahmetarif Nr. 7 für Petroleum,
   5. neuer Ausnahmetarif Nr. 14 für Harz,
   6. zum Umschlagexporttarif;
IV. Aenderung von Stationsnamen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Abfertigungsvorschrift.) Es besteht Veranlassung, darauf hinzuweisen, dass sich in Mülheim am Rhein zwei getrennte, an verschiedenen Bahnstrecken gelegene Güterstationen, Mülheim am Rhein ohne Beisatz (Bahnhof der ehemaligen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn) und Mülheim am Rhein mit dem Beisatz **Rh.** (Bahnhof der früheren Rheinischen Eisenbahn) befinden. Zur Vermeidung von Verschleppungen ist bei Abfertigung von Gütersendungen nach Mülheim am Rhein genauestens auf die Bahnhofsvorschrift im Frachtbriefe zu achten.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Abfertigungsvorschriften.) Zur Vermeidung von Fehlkartirungen wird aufmerksam gemacht, dass die Abfertigung von Sendungen nach Hamburg bei Leitung über Meiningen, Gemünden oder Aschaffenburg auf die Station Hamburg H, dagegen bei Leitung über Hof oder Probstzella auf die Station Hamburg B zu erfolgen hat.

Weiters wird bekannt gegeben, dass seit 7. Jänner 1897 die Station Nordenham (Fischereihafen) der Oldenburgischen Staatsbahn mit den bestehenden Frachtsätzen für Nordenham in den Seehafentarif aufgenommen ist.

Die Abfertigung nach und von Nordenham (Fischereihafen) ist auf die an die Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft Nordsee gerichteten oder von dieser Gesellschaft zur Aufgabe kommenden Sendungen beschränkt.

Deutsch-Russischer Verkehr. (Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg u. s. w.) Die Station Tscheljabinsk der Samara - Slatouster Bahn ist mit sofortiger Giltigkeit in die auf Seite 11 bis 14 des Tarifes enthaltene Nachweisung mit den nachstehenden Rubelzuschlägen aufgenommen worden.

Es wird erhoben:

von der Station der	Im Verkehre nach den nichtrussischen Stationen der Gruppe *) I	II	III	IV	V	VI
	für 100 kg Rubel					
23. Samara-Slatouster Eisenbahn (Seite 14 des Tarifes)						
Tscheljabinsk . .	0·09	0·09	0·12	0·15	0·18	0·21

Nordostdeutsch - Sächsischer Güterverkehr. (Neuer Ausnahmetarif.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner trat für den Verkehr mit den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen ein Ausnahmetarif Nr. 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die in dem Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen und die in der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Specialtarifes III zu Grunde gelegt.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. Februar trat der Nachtrag XI zu Theil I, Abtheilung B (Tarifvorschriften und Güterclassification) in Kraft. Der Nachtrag enthält Bestimmungen über die Behandlung von Edelmetallen, Kunstgegenständen und dergleichen als Eil- und Frachtgut (gratis).

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Neuer Ausnahmetarif.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner trat im oben bezeichneten Verbande für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn und den Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus andererseits ein Ausnahmetarif (12) für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen und die Frachtsätze des Specialtarifes III zu Grunde gelegt.

Preussischer Staatsbahnverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die bisherigen Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifes D für Kartoffelstärke-Fabrikate treten im Gruppentarif I, sowie in den Gruppenwechseltarifen I/II und I/III bereits mit 1. März ausser Kraft.

Binnengüterverkehr der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen (normalspurige und schmalspurige Linien) und Preussisch-Sächsische Verbandsgüterverkehre (Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer und Frankfurt-Rheinisch-Sächsischer Verkehr. (Neuer Ausnahmetarif.) Am 15. Jänner trat in den vorbezeichneten Verkehren ein Ausnahmetarif für die Beförderung von feuchter Stärke (auch feuchter Schlammstärke) zu den Frachtsätzen des Specialtarifes III in Kraft. Dieser Ausnahmetarif, der bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht Anwendung findet, gilt für den Sächsischen Binnenverkehr allgemein, in den vorgenannten Preussisch-Sächsischen Verkehren dagegen vorläufig nur für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Preussischen Staatsbahnen, sowie der Oldenburgischen Staatsbahnen, der Kiel-Eckernförde-Flensburger und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn andererseits.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
501	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Fichten- und Tannenbrennholz der Pos. H-20, Punkt 1, der Güterclassification im Tarif-Theile I als Frachtgut	Czudin	Nepolokoutz	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. wenn trotz rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das Ladegewicht nicht erreicht werden sollte, Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 80 pCt. des Ladegewichtes. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	22 kr. ö. W.	18 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
					Lužan				20 kr. ö. W.	18 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.			
502	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Requisiten, b) Fahrbetriebsmittel	Den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen, exclusive von jenen der Localbahn Tarnopol-Kopyczyńce und Dolina-Wygoda	Lupków und Komańcza	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. Betriebe der Kleinbahn Lupków-Cisna bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung oder Bauleitung dieser Kleinbahn, bezw. die Kleinbahn-Verwaltung als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·1 kr. per 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. ö. W. per 100 kg; ad b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. per 100 kg und 1 km und eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bauunternehmung, Bauleitung, bezw. Kleinbahn-Verwaltung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
503	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schieferthon (Thonschiefer), gebrannt oder geröstet, aus der Pos. T-12 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Koleč	Zliv	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufund Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	38 kr. ö. W.	33 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
504	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H-20, Punkt 1, der Güterclassification im Tarif-Theile I als Frachtgut	Unter-Rohr	Wels	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufund Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	12 kr. ö. W.	9 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
505	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Tabak und Tabakfabrikate	Prag k.k.St.B. und Smichow	Schlan	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	38 kr. ö. W.	30 kr. ö. W.	8 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
506	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzspäne, auch zur Bier- und Essigklärung	Den in der Schnitt Tafel I a des Tarifes Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 2) für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896 angeführten Stationen der österreichischen Eisenbahnen	Den in der Schnitt Tafel I b des nebenbezeichneten Tarifes enthaltenen Stationen der deutschen Eisenbahnen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen: Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896	Vom 15. Februar bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 1. Juli 1896	Frachtsätze des Specialtarifes II	Frachtsätze des Ausnahmetarifes A des Tarifes Theil II, Heft 2, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1897	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
507	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rasenerze aus der Pos. E—25 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Chorzelów, Dąbie, Mielec und Pustków	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Besteht kein directer Satz	35 kr.		Im Kartirungswege		
508	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Porzellan, feine Steingutwaaren, Fayence aller Art, verpackt oder unverpackt, auch unverpackte mit in Kisten verpackter Waare zusammengeladen	Eger	Nussdorf transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Verladung hat die Partei selbst zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localgütertarif, Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1897	Verschieden	110 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gelangt nur für solche Sendungen zur Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach Budapest oder darüber hinaus zur Aufgabe gelangen, oder welche für den Umschlag in Wien-Donauquaibahnhof und Wien-Praterquai bestimmt sind. Für die Ueberfuhr von Nussdorf nach Wien-Donauquaibahnhof und Wien-Praterquai gelangt der Frachtsatz von 4 kr. per 100 kg zur Einhebung
509	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kreide, roh, in Stücken	Mitterweissenbach	Gmunden	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	10 kr. ö. W.	6 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
510	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Gebrauchte, leer zurückgehende Bierfässer der Pos. E—19 des allgemeinen Tarif-Theiles I	Zwettl	Schwarzenau	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	26 kr. ö. W.	21 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
511	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Pflaster- und Würfelsteine	Střebichovic-Vinařic	Kralup St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	13·9	7·6	6·3	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Svoleňoves St.E.G. (L.B.)				7·5	5·2	2·3			
					Nauměřic				12·7	5·9	6·8			
					Volovic				12·7	6·5	6·2			
					Minkovic				12·7	7·0	5·7			
					Welwarn				15·9	8·7	7·2			
512	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Dungkalk	Řepora	Auval	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	14·1 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
513	Böhm. Commercialbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bruchsteine und Schotter	Bošic (St.E.G.)	Rožďalovic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	17·6 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
514	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsmittel und Weichen der Pos. E 6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr.-ungar. und bosn.-herzegow. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 als Frachtgut	Kladno (Station)	Prag (Bubna) transit (für Sendungen nach Polička und Skutsch)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Die Sendungen müssen ausschliesslich zum Baue der Localbahn Zwittau-Polička-Skutsch bestimmt und als solche in den Frachtbriefen declarirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	12·4 kr. ö. W.*)	10·8 kr. ö. W.*)	1·6 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1898 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtermässigung

*) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno nicht inbegriffen; dieselbe gelangt daher besonders zur Einhebung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
515	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kohle von den Versandtstellen: Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode, Möhlten	Mittelsteine transito	Königinhof	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Niederschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889	Verschieden	Verschieden	3 Kreuzer ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, und zwar consignirt spätestens bis Ende Februar 1898	
516	Oesterreichischen Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	a) Für Steinmetzmateriale und für Steine der Classe B	Swětla	Königgrätz	Ad a), b), c) und e) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ad d) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	Kreuzer 47	40	7	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die „Brauberechtigte Bürgerschaft in Königgrätz“ als alleinigen Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Die Rückvergütungsansprüche sind mittelst detaillirten Rechnungen längstens bis Ende März 1898 geltend zu machen	Der Zuschlag zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Berechnung
				Deutschbrod					46·4	39	7·4			
			b) Für Steine der Classe C	Swětla					32·2	27·4	4·8			
				Deutschbrod					31·8	27	4·8			
			c) Für gebrannten Kalk, Cement und Pflastersteine	Prag (Oe.N.W.B.)					31·8	27	4·8			
				Wisočan (Oe.N.W.B.) transit					30·5	26	4·5			
			d) Für Cementwaaren der Classe A, ferner für Eisen und Maschinentheile der Classe A	Prag (Oe.N.W.B.)					50·2	42·8	7·4			
			e) Für Eisen und Cementwaaren der Classe B	Prag (Oe.N.W.B.)					46·3	39·4	6·9			
				Aussig (Oe.N.W.B.)					63·3	53·8	9·5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
517	Eisenbahn Wien-Aspang		Pappendeckel, Papierabfälle in fester Verschnürung oder verpackt. Hadern	Erlach oder umgekehrt	Wien E.W.A	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 1500 Tonnen während der Giltigkeitsdauer der Begünstigung.** Verzicht auf die Achsverfrachtung. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.	Bis 31. December 1897	Anhang zum Localgütertarif	25·0 einschliesslich Auf- und Ablegegebühr	22·0	3·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Originalfrachtbriefe für Abgabsgüter in Erlach, bezw. der Aufnahmsscheine und Duplicatfrachtbriefe für Aufgabsgüter in Erlach bis längstens Ende Februar 1898	
518	Bozen-Meraner Bahn		Eis und Schnee	Meran	Bozen	**Minimalquantum jährl. 300 Tonnen.** Auflieferung in vollen Wagenladungen à 10.000 kg oder Frachtzahlung hiefür	Vom 4. Februar 1897 bis 31. December 1897	Localtarif	30 kr.	12 kr.	18 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Aufgabsrecepisse bis 31. Jänner 1898	
519	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke [Rinde]), unverpackt oder in Säcken verpackt	Payerbach-Reichenau	Zistersdorf (L.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	94 Heller per 100 kg incl. Mgb.		Im Kartirungswege		
520	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrication der Pos. D-15 des Tarif-Theiles I	Brüx (K. k. St.B.)	Hrastnigg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	210 Heller incl. Mgb.		Im Kartirungswege		
521	Südbahn-Gesellschaft		Leder	Unter-Trauburg	Budapest S.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	364	306 Heller incl. ung. Steuer	58	Im Kartirungswege		
522	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zur Errichtung der Elektricitätswerke an der Töll Verwendung finden, gelangt ab Stationen der österreichischen Linien der Südbahn, sowie ab Budapest S.B. nach Bozen-Gries mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes unter den daselbst festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
523	**Südbahn-Gesellschaft**		Eis	Sterzing	Bozen-Gries	Aufgabe in Wagenladungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	47 Kronen pro Wagen	23 Kronen pro Wagen	24 Kronen pro Wagen	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten
524	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Grussbach-Schönau via Lundenburg	Wien Nordbahnhof Floridsdorf	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	kr. 19·5 18·9	kr. 14·9 14·9	kr. 4·6 4·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
525	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Cement	Szczakowa	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	46·2 kr.	41·0 kr.	5·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
526	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schiefer der Pos. 8–58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I (excl. Thonschiefer)	Zauchtel Eckersdorf Freihermersdorf	Frankstadt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	Heller 49 84 86		Im Kartirungswege		
527	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Korksteine und Korksteinplatten der Pos. K—34 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Mödling	Lemberg Stanislau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897, bezw. Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 342 363		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
9	Nr. 150 vom 31. December 1896	2759	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in der in der Publication besonders genannten Relationen		Mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897, ist in der Tabelle, Rubrik „Von“, dritter Absatz, zwischen den Stationen Borkie wielkie und Tarnopol die Station „Zborów“, dann im achten Absatze unter der Station Stryj die Station „Lubieńce“ einzusetzen.	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. **Wien, 11. Februar 1897.** **X. Jahrgang.**

Betriebsergebnisse der Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1895/96.

Dem preussischen Abgeordnetenhause ist kürzlich ein ausführlicher Bericht über die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1895/96 zugegangen, dem nachstehende Zahlen entnommen sind.

Die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen kgl. preussischen Normalspurbahnen für öffentlichen Verkehr betrug am Schlusse des Jahres 1895/96 27.260·30 km, gegen 26.363·66 km am Schlusse des Vorjahres. Zieht man die Längen der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des preussischen Antheiles an der Main-Neckarbahn ab, so ergibt sich eine Gesammtlänge von 27.199·91 km. Hievon sind Hauptbahnen 18.934·35 km oder 69·61 pCt. und Nebenbahnen 8265·56 km oder 30·39 pCt.; eingeleisig 16.504·65 km, zweigeleisig 10.592·45 km, dreigeleisig 38·03 km und viergeleisig 64·78 km. Schmalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr befanden sich im Besitze des preussischen Staates 166·50 km, Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr 212·19 km. Von den Staatsbahnen für öffentlichen Verkehr entfallen auf die Provinzen Ostpreussen 1568·95 km (gegen 1564·92 km im Vorjahre), Westpreussen 1340·66 (1351·67) km, Pommern 1402·93 (1358·90) km, Posen 1839·90 (1775·09) km, Schlesien 3524·66 (3414·93) km, Brandenburg einschliesslich Berlin 2712 (2651·59) km, Sachsen 2373·90 (2329·54) km, Hannover 2134·55 (2142·38) km, Westphalen 2132·94 (2124·99) km, Hessen-Nassau 1437·48 (1407·21) km, Rheinprovinz 3375·74 (3284·37 km und Schleswig-Holstein 1053·53 (1049·46) km. Dem Personenverkehre dienten 26.640·42 km, dem Güterverkehre 27.158·82 km, gegen 25.770·46 km und 26.264·78 km am Ende des Vorjahres.

Das Anlagecapital für die Normalspurbahnen betrug 7.004,293.275 Mk., von denen auf die Bahnen für öffentlichen Verkehr 6.980.137.145 Mk. entfallen. Das ergibt für 1 km Bahnlänge 256.624 Mk. Gegen die entsprechenden Beträge des Vorjahres von 6.832,524.842 Mark und 259.745 Mk. hat hienach das Anlagecapital um 147,612.303 Mk. oder 2·16 pCt. zugenommen, während sich der Durchschnittsbetrag desselben für 1 km Bahnlänge um 3121 Mk. oder 1·20 pCt. vermindert hat. An diesem Zugang des Anlagecapitals sind die am 1. Jänner 1895 in den Besitz des preussischen Staates übergegangenen Eisenbahnen, und zwar die Weimar-Geraer, die Saal- und die Werra-Eisenbahn mit 57,248.909 Mk., das ist mit 151.308 Mk. für 1 km Bahnlänge dieser Bahnen, betheiligt. Die oberschlesischen Schmalspurbahnen hatten ein Anlagecapital von 10,694.959 Mark oder 90.253 Mk. für 1 km Bahnlänge. Gegen die entsprechenden Beträge am Ende des Vorjahres von 10,598.317 Mk. und 96.043 Mk. hat sich dasselbe im Ganzen um 96.642 Mk. oder 0·91 pCt. vermehrt, im Durchschnitt für 1 km dagegen um 5801 Mk. oder 6·04 pCt. vermindert. Die am 1. November 1895 in den Besitz des preussischen Staates übergegangenen thüringischen Schmalspurbahnen von Hildburghausen nach Friedrichshall und von Eisfeld nach Unter-Neubrunn hatten ein Anlagecapital von 781.263 Mk. oder 16.276 Mark für 1 km Bahnlänge. Im Ganzen stellt sich das Anlagecapital der Schmalspurbahnen auf 11,476.222 Mk. oder 68.926 km für 1 km Bahnlänge.

An Bahnhöfen waren auf den Normalspurbahnen 2237, an Haltestellen 2283, zusammen 4520 Stationen vorhanden, auf den Schmalspurbahnen 39 Stationen.

An eigenen Werkstätten der Verwaltung, in denen die Unterhaltung der Betriebsmittel erfolgt, waren vorhanden: 59 Haupt-, 16 Neben- und 229 Betriebswerkstätten (in den letzteren werden nur laufende Reparaturen an Locomotiven und Wagen ausgeführt), zusammen also 300. Unter diesen befanden sich 52 Werkstätten mit mehr als 300 Arbeitern, 41 mit mehr als 50 bis 300 und 211 mit 50 oder weniger Arbeitern.

In den Werkstätten der Staatseisenbahn-Verwaltung findet bekanntlich auch eine planmässige Ausbildung von Lehrlingen für die hauptsäch-

lichsten Handwerke des Eisenbahn-Werkstättenwesens statt. In den 71 — im Vorjahre 65 — mit der Ausbildung von Lehrlingen betrauten Werkstätten befanden sich am Ende des Jahres, und zwar:

	1895/96	1894/95
	Anzahl der Lehrlinge	
im 1. Lehrjahre	600	558
„ 2. „	557	576
„ 3. „	578	571
„ 4. „	578	569
im Ganzen	2313	2274

Unter Zurückführung der durchschnittlichen Beschäftigungsdauer auf volle Tagesleistungen betrug die Anzahl der Lehrlinge im Berichtsjahre 2291, gegen 2235 im Jahre 1894/95. Neben der handwerksmässigen Ausbildung, welche die Lehrlinge in den Werkstätten erhielten, wurden dieselben zum Besuche der verwaltungsseitig eingerichteten Unterrichtsstunden, sowie der am Orte bestehenden Fortbildungsschulen angehalten. Bei den Schlussprüfungen in den letzteren wurden 10 Lehrlingen Prämien und 5 Lehrlingen öffentliche Belobungen wegen ihres Fleisses und guter Führung zuerkannt. Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten haben im Berichtsjahre verwaltungsseitig nicht stattgefunden, dagegen betheiligten sich im März 1896 19 Lehrlinge der Werkstätteninspection Gotha an der vom Gewerbeverein in Gotha und mehrere Lehrlinge der Werkstätteninspection Königsberg in Preussen an der von der Direction des gewerblichen Centralvereines der Provinz Ostpreussen in Königsberg veranstalteten Ausstellung von Lehrlingsarbeiten. In Gotha wurden den Lehrlingen 4 erste, 8 zweite und 6 dritte Preise zuerkannt; in Königsberg wurden die sämmtlichen ausgestellten Arbeiten der Lehrlinge der Eisenbahn-Werkstätten mit einem 50 Mk. betragenden ersten Preise belegt, welcher Betrag an drei Lehrlinge vertheilt wurde.

Der Bestand an Betriebsmitteln betrug Ende 1895/96 10.924 Locomotiven (Beschaffungskosten 454,951.232 Mk.), 18.801 Personenwagen (182,301.439 Mark), 4834 Gepäckswagen (33,399.524 Mk.) und 225.347 Güterwagen (635,391.307 Mk.). Mehr beschafft als ausgeschieden sind 60 Locomotiven, 161 Personenwagen, 117 Gepäckswagen und 2043 Güterwagen.

Die Beschaffungskosten der gesammten am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Betriebsmittel, mit Ausnahme derjenigen der thüringischen Schmalspurbahnen, betragen 1,306.043.502 Mk. oder 18·71 pCt. des verwendeten Anlagecapitals der normalspurigen preussischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr. Für die im Berichtsjahre neu eingestellten Betriebsmittel sind zusammen 52,515.483 Mk. verausgabt, während die Beschaffungskosten der in derselben Zeit ausgeschiedenen Betriebsmittel 27,151.013 Mk. betragen haben.

Die Gesammteinnahmen haben 1.039,420.046 Mark im Berichtsjahre, gegen 955,938.395 Mk. im Vorjahre, betragen; sie sind sonach um 83,481.651 Mk. oder 8·73 pCt. gestiegen. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, ergeben die Einnahmen 38.468 Mk., gegen 36.555 Mk. im Vorjahre, mithin eine Steigerung um 1913 Mk. oder 5·23 pCt.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehr betrugen 273,901.836 Mk. im Berichtsjahre, gegen 250,833.247 Mk. im Vorjahre; dieselben sind mithin um 23,068.589 Mk. oder 9·20 pCt. gestiegen, während die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr von 25.559·21 km im Jahre 1894/95 auf 26.400·77 km im Jahre 1895/96, also um 841·56 km oder nur 3·29 pCt. gestiegen ist. An den Gesammteinnahmen ist die Einnahme aus dem Personen- und Gepäcksverkehre mit 26·35 pCt., gegen 26·24 pCt. im Vorjahre, betheiligt. Die auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Einnahme, welche im Vorjahre 9814 Mk. betrug, ist im Berichtsjahre auf 10.375 Mk., also um 561 Mk. oder 5·72 pCt. gestiegen, und auf 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckswagen ergibt sich eine Durchschnittseinnahme von 113 Mk., gegen 108 Mk. im Vorjahre. — Die Einnahme aus der reinen Personenbeförderung hat 265,194.775 Mk. im Berichtsjahre, gegen 243,278.846 Mk. im Vorjahre, somit 21,915.929 Mk. oder 9·01 pCt. gegen das Jahr 1894/95 mehr betragen. Die verstaatlichten Eisenbahnen sind hiebei mit 2,125.488 Mark oder 0·87 pCt. betheiligt, so dass ohne dieselben eine Mehreinnahme von 19,790.441 Mk. oder 8·14 pCt. eingetreten wäre. Auf die einzelnen Wagenclassen vertheilen sich die Einnahmen in folgender Weise:

Es wurden vereinnahmt:

	im Jahre 1895/96		im Jahre 1894/95	
	Mk.	pCt.	Mk.	pCt.
für die I. Wagenclasse	11,291.211	4·26	9,465.811	3·89
„ „ II. „	64,156.174	24·19	60,035.098	24·68
„ „ III. „	107,025.381	40·36	99,018.421	40·70
„ „ IV. „	74,562.821	28·11	67,913.954	27·92
„ „ Militärbeförderung	8,159.188	3·08	6,845.562	2·81

Zu der Vermehrung der Einnahme hat hienach am erheblichsten die III. Wagenclasse mit 8.006.960 Mk. oder 36·53 pCt. beigetragen. Es folgen die IV. Wagenclasse mit 6,648.867 Mk. oder 30·34 pCt., die II. Wagenclasse mit 4,121.076 Mk. oder 18·80 pCt., die I. Wagenclasse mit 1,825.400 Mk. oder 8·33 pCt. und die Militärbeförderung mit 1,313.626 Mk. oder 6 pCt. Dem Vorjahre gegenüber stellen diese Mehreinnahmen für die einzelnen Wagenclassen eine Steigerung von 19·28 pCt. für die I., von 6·86 pCt. für die II., von 8·09 pCt. für die III., von 9·79 pCt. für die IV. Wagenclasse und von 19·19 pCt. für die Militärbeförderung dar. Die Gesammtzahl der beförderten Personen (d. i. der auf je eine ausgegebene Karte zurückgelegten Fahrten) betrug: 397,759.674 Fahrten im Berichtsjahre, gegen 360,916.092 Fahrten im Vorjahre, ist somit um 36,843.581 Fahrten oder 10·21 pCt. gestiegen. Von der Gesammtzahl der Reisenden (Fahrten) entfielen auf:

	im Jahre 1895/96		im Jahre 1894/95	
	Personen (Fahrten)	pCt.	Personen (Fahrten)	pCt.
die I. Wagenclasse	1,335.399	0·34	1,184.600	0·33
„ II. „	41,031.988	10·32	37,331.290	10·34
„ III. „	204,888.049	51·51	182,736.135	50·63
„ IV. „	144,359.178	36·29	134,134.176	37·17
„ Militärbeförderung	6,145.060	1·54	5,529.891	1·53

Die Vermehrung der Reisenden (Fahrten) war hienach am erheblichsten ebenfalls in der III. Wagenclasse mit 22,151.914 Fahrten; es folgen die IV. Wagenclasse mit 10,225.002 Fahrten, die II. Wagenclasse mit 3,700.698 Fahrten, die Militärbeförderung mit 615.169 Fahrten und die I. Wagenclasse mit 150.799 Fahrten. Im Vergleiche zu der Anzahl der im Vorjahre in den einzelnen Wagenclassen beförderten Reisenden (Fahrten) ist eine Steigerung um 12·73 pCt. in der I., um 9·91 pCt. in der II., um 12·12 pCt. in der III., um 7·62 pCt. in der IV. Wagenclasse und um 11·12 pCt. bei der Militär-

beförderung eingetreten. In diesen Zahlen sind mit enthalten die Ergebnisse:

des	im Jahre 1895/96 mit Einnahme Mk.	pCt.	im Jahre 1894/95 mit Einnahme Mk.	pCt.
Rückfahrverkehres	86,423.589	32·59	80,179.117	32·96
Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte	17,651.341	6·66	15,763.376	6·48
Schlafwagenkehres	699.987	0·26	615.640	0·25
Erlöses aus dem Verkaufe der Platzkarten	2,217.582	0·84	1,831.113	0·75

Der Güterverkehr hat im Berichtsjahre, sowohl hinsichtlich des Umfanges als auch der Einnahme, einen Aufschwung genommen, während der Viehverkehr eine Abnahme zeigte. Die Gesammtzahl der gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen ist zwar um 1,159.452 t oder 0·75 pCt. zurückgegangen, da von dem Berichtsjahre ab eine Fracht für Betriebsgut überhaupt nicht mehr berechnet wird, doch ist gleichwohl die Anzahl der gegen Bezahlung gefahrenen Tonnen-Kilometer um 358,840.522 t-km oder 2·05 pCt. und die Einnahme um 31,702.202 Mk. oder 4·76 pCt. gestiegen. Der Viehverkehr ist um 54.994 t oder 3·14 pCt., 53,304.912 t-km oder 15·22 pCt. und um 762.748 Mk. oder 3·21 pCt. zurückgegangen. An der Steigerung des Güterverkehres dem Vorjahre gegenüber hat neben dem Aufschwung in Handel und Industrie, dem Hinzutritt neuer Bahnstrecken und der verstaatlichten Bahnen, die im Allgemeinen befriedigende Ernte, die durch die günstige Witterung gesteigerte Bauthätigkeit, der bedeutendere Exportverkehr Hamburgs und der in Folge der Arbeiterausstände im Ostrauer und Karwiner Kohlenreviere stattgehabte grössere Kohlentransport nach Oesterreich-Ungarn hervorragenden Antheil. Daneben haben die der Schiffahrt nachtheiligen Wasserverhältnisse und der Schalttag des Jahres 1896 Mehreinnahmen hervorgerufen. Was den Rückgang beim Viehverkehr angeht, so war im Vorjahre (1894/95) eine bedeutende Zunahme des Viehverkehres zu verzeichnen, da der nach der Futternoth des Jahres 1893 in vielen Landstrichen verringerte Viehbestand damals wieder ergänzt wurde. Für das Jahr 1895/96 kamen solche Transporte nicht mehr in Betracht: ausserdem haben häufige Sperrungen in Folge der in verschiedenen Bezirken aufgetretenen Maul- und Klaueuseuchen auf die Einnahmen aus dem Viehverkehr nachtheilig eingewirkt. Die Gesammtransportmengen (einschliesslich der frachtfrei beförderten Güter) sind im Berichtsjahre um 3,709.875 t oder 2·32 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen, wogegen die gegen Frachtberechnung beförderten Gütermengen, und zwar in Folge der Ausscheidung der seit dem 1. April 1895 frachtfrei beförderten Dienstgüter, von 154,307.559 t im Jahre 1894/95 auf 153,148.107 t im Berichtsjahre, also um 1,159.452 t oder 0·75 pCt. zurückgegangen sind. Die hienach auf 1 t der gegen Frachtberechnung beförderten Mengen entfallene Einnahme betrug 4·55 Mk. im Berichtsjahre, gegen 4·31 Mk. im Vorjahre. Auch in dem engeren norddeutschen Verkehrsbezirk ist bei fast allen wichtigeren Frachtgegenständen der Industrie und Landwirthschaft eine Verkehrszunahme und nur bei Weizen (um 27.117 t), Rüben (um 1,554.948 t), Hopfen (um 383 t) und Eisenerzen (um 193.125 t) eine Abnahme gegen das Vorjahr eingetreten.

Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr betrugen 697,206.028 Mk. im Berichtsjahre, gegen 665,503.826 Mk. im Vorjahre, im ersteren somit 31,702.202 Mk. oder 4·76 pCt. mehr, obwohl sich nach der veränderten Rechnungsbestimmung für Betriebsdienstgut eine Mindereinnahme von 16,015.904 Mk. ergeben hat. An der Gesammtmehreinnahme sind die verstaatlichten Bahnen mit 3,574.265 Mark oder 0·54 pCt. betheiligt, so dass ohne Hinzutritt dieser Bahnen die Mehreinnahme nur 28,127.937 Mk. oder 4·22 pCt. betragen haben würde. Der Antheil des Güterverkehres an den Gesammteinnahmen berechnet sich auf 67·08 pCt. im Berichtsjahre, gegen 69·62 pCt. im Jahre 1894/95. Auf 1 km mittlerer Betriebslänge für den Güterverkehr ergab sich eine Einnahme von 25.899 Mk. im Jahre 1895/96, gegen 25.542 Mk. im Vorjahre, im ersteren somit 357 Mk. oder 1·40 pCt. mehr, während dieselbe, auf 1000 Achskilometer der Güterwagen zurückgeführt, von 97 Mk. im Vorjahre auf 95 Mk. im Jahre 1895/96 zurückgegangen ist.

Die Gesammtausgaben haben 569,951.357 Mark im Berichtsjahre, gegen 570,523.588 Mk. im Vorjahre, betragen; sie sind somit um 572.231 Mk. oder 0·10 pCt. zurückgegangen.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug 469,468.689 Mk., gegen 385,414.807 Mk. im Vorjahre. Er ist somit im Jahre 1895/96 um 84,053.882 Mk. oder 21·80 pCt. höher gewesen als im Jahre 1894/95. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge stellte sich der Ueberschuss auf 17.374 Mk., gegen 14.738 Mk. im Vorjahre, ist somit um 2636 Mk. oder 17·89 pCt. gestiegen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Herzogenburg—Krems: Herstellung einer Schleppbahn zu den Schotterquetschanlagen in km 11·1/2: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, betreffend das Project der k. k. Staatsbahn-Direction Wien für die Anlage einer Industrie- und Schleppbahn zu den in km 11·1/2 der Linie Herzogenburg—Krems für Zwecke der Bahnerhaltung zu errichtenden Schotterquetschanlagen, für den 13. Februar angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka bestimmt.
[E.-M.-Z. 1372/IV.]

— (Linie Krakau—Lemberg: Erweiterung der Unterfahrt bei km 245·5/6.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die projectirte Erweiterung der Unterfahrt bei km 245·5/6 der Eisenbahnlinie Krakau—Lemberg ertheilt.
[E.-M.-Z. 1443/IV.]

— (Linie Komotau—Bodenbach: Abzweigung zum Friedrichsschachte aus der zum Agnes-Tiefbau führenden Schleppbahn: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Teplitz hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes einer in km 1·1985 der Schleppbahn zum Agnes-Tiefbau in der Gemeinde Wistritz abzweigenden und zu dem Friedrichsschachte in der Gemeinde Fischau führenden Schleppbahn für den 27. Februar angeordnet.
[E.-M.-Z. 1560/IV.]

— (Linie Prag—Pilsen: Bauconsensertheilung für die Erweiterung des Bahnhofes und Herstellung eines Rangirbahnhofes in Beraun.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Erweiterung des Bahnhofes in Beraun und die Herstellung eines Rangirbahnhofes daselbst im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 86/IV und 743/IV.]

Kleinbahn Beraun-Koněprus und Beraun-Königshof. (Bauconsensertheilung für den Anschluss an den Rangirbahnhof der k. k. Staatsbahnen in Beraun.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für den projectirten Anschluss der Kleinbahn Beraun-Koněprus und Beraun-Königshof an den zukünftigen Rangirbahnhof der k. k. Staatsbahnen in Beraun im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 1513/I.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Linie Jungbunzlau—Georgswalde-Ebersbach: Herstellung einer Ladebühne sammt Rutsche und einer Rollbahn bei der Ladestelle Weisswasser: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung einer Ladebühne sammt Rutsche und einer Rollbahn bei der Ladestelle in Weisswasser, km 6·7/8 der Strecke Bakov—Weisswasser, der politischen Begehung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 10.503/IV ex 1896.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Commercialbahnen. (Desinfection der Viehwagen.) Nach einer zwischen den Böhmischen Commercialbahnen und der Oesterr. Nordwestbahn getroffenen Vereinbarung werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums alle auf den Linien Königgrätz—Wostroměř, Sadova-Dohalic—Smiřic und Hochwessely—Smidar von Viehtransporten entladenen Wagen in der gemeinschaftlichen Desinfectionsstation Königgrätz gereinigt und desinficirt. [E.-M.-Z. 621/III.]

Ybbsthalbahn. (Desinfection der Viehwagen.) Die auf der Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gross-Hollenstein der Ybbsthalbahn entladenen Viehtransportwagen werden bis auf Weiteres in der Station Waidhofen a. d. Ybbs (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) nach Desinfectionsverfahren 3 desinficirt. [E.-M.-Z. 7916/IV ex 1896.]

Valsuganabahn. (Desinfection der Viehwagen.) Die auf der Strecke Trient—Tezze der Valsuganabahn entladenen Viehtransportwagen werden bis auf Weiteres in der Station Bozen, resp. Ala der Südbahn-Gesellschaft der Desinfection unterworfen. [E.-M.-Z. 7447/IV ex 1896.]

—

Ausland.

Frankreich. (Statistik der bis Ende des ersten Semesters 1896 in Betrieb gestandenen Localeisenbahnen und Tramwaylinien.) Die Anlagekosten und die Betriebsergebnisse der bis Ende des ersten Semesters 1896 in Betrieb gestandenen Localeisenbahnen und Tramwaylinien stellen sich, dem statistischen Ausweise zufolge, in folgenden Ziffern dar:

a) 2688 km vom Staate garantirter Localbahnen, deren gesammte Anlagekosten 200,124.454 Frcs. betrugen, erzielten eine Bruttoeinnahme von 4,326 349 Frcs., welchen Ausgaben von 4,047.688 Frcs. gegenüberstehen, so dass deren Reinertrag 278.661 Frcs. beträgt, ein allerdings geringes finanzielles Resultat, welches jedoch seine auch dem Staate zugute kommende Compensation in der wesentlichen Werthzunahme der Grundbesitze, der Bodenproducte und Fabrikserzeugnisse findet;
b) 1252 km nicht garantirter Localbahnen, deren gesammte Anlagekosten 170,532.860 Frcs. betrugen, erzielten eine Bruttoeinnahme von 4,574.378 Frcs., welchen Ausgaben von 3,272.049 Frcs. gegenüberstehen, so dass deren Reinertrag 1,302.329 Frcs. beträgt;
c) 1127 km vom Staate garantirter Tramways für Personen- und Frachtenverkehr, deren gesammte Anlagekosten 57,961.181 Francs betrugen, erzielten eine Bruttoeinnahme von 1,476.250 Francs, welchen Ausgaben von 1,462.518 Frcs. gegenüberstehen, so dass deren Reinertrag 13.732 Frcs. beträgt;
d) 292 km vom Staate nicht garantirter Tramways für Personen- und Frachtenverkehr, deren gesammte Anlagekosten 31,186.503 Francs betrugen, erzielten eine Bruttoeinnahme von 1,820.462 Francs, welchen Ausgaben von 1,250.967 Frcs. gegenüberstehen, so dass deren Reinertrag 569.495 Frcs. beträgt;
e) 143 km Tramways für Personen und Reisegepäck, deren gesammte Anlagekosten 22,624.187 Frcs. betrugen, erzielten eine Bruttoeinnahme von 1,532.949 Frcs., welchen Ausgaben von 1,291.376 Frcs. gegenüberstehen, so dass deren Reinertrag 241.573 Frcs. beträgt;
f) 344 km Tramways (ausschliesslich nur für Personenverkehr) des Seine-Departements (mit Inbegriff der Pariser innerstädtischen Linien), deren gesammte Anlagekosten 82,211.946 Francs betrugen, erzielten eine Bruttoeinnahme von 13,603.942 Francs, welchen Ausgaben von 11,564.308 Frcs. gegenüberstehen, so dass deren Reinerträgniss 2,039.634 Frcs. beträgt;
g) 462 km Tramways (ausschliesslich nur für Personenverkehr) im Bereiche der übrigen Departements, deren gesammte Anlagekosten 79,791.296 Frcs. betrugen, erzielten eine Bruttoeinnahme von 9,051.871 Frcs., welchen Ausgaben von 6,687.190 Frcs. gegenüberstehen, so dass deren Reinertrag 2,364.681 Frcs. beträgt.

Im Ganzen waren mit Schluss des ersten Semesters 1896 im Betriebe:

1. 4210 km Localbahnen mit einem gesammten Kostenaufwande von 370,657.314 Frcs.;
2. 2368 km Tramwaylinien mit einem Kostenaufwande von 273,775.113 Frcs.,

das ist 6578 km Localbahnen und Tramways mit einem gesammten Kostenaufwande von 644,432.427 Frcs.

Seit Ende des Jahres 1895 wurden neu eröffnet:

a) Localbahnen mit Staatsgarantie 100 km;
b) Localbahnen ohne Staatsgarantie 10 km;
c) Tramways für Personen- und Frachtenverkehr mit Staatsgarantie 160 km;
d) Tramways für Personen- und Frachtenverkehr ohne Staatsgarantie 55 km;
e) Tramway für Personen- und Gepäcksverkehr 21 km;
f) Tramways im Seine-Departement (ausschliesslich für Personenverkehr) 6 km;
g) Tramways in verschiedenen Departements (ausschliesslich für Personenverkehr) 28 km,

insgesammt 359 km.

— (Gutachten der Pariser Handelskammer über die Umwandlung der mit Pferdekraft betriebenen Strasseneisenbahnen auf maschinellen Betrieb.) Die Generalversammlung des Seine - Departements sowohl als des Pariser Municipalrathes, welch' beide sich im gleichen Sinne principiell für die Umgestaltung der im Bereiche des Seine-Departements und der Stadt Paris derzeit mit Pferdekraft betriebenen Strasseneisenbahnen auf maschinellen Betrieb aussprachen, haben aus diesem Anlasse auch die Pariser Handelskammer zur Abgabe ihres Votums in dieser Frage eingeladen. Es handelte sich insbesondere darum, von dieser so zahlreiche Interessen der Geschäftswelt zu vertreten berufenen Körperschaft Aufklärungen über die Stichhältigkeit einzelner dem Projecte gegenüber ablehnender Einwendungen zu erlangen. In der kürzlich ad hoc einberufen gewesenen Enquête der Kammer berichtete der Referent der in dieser Frage massgebenden zweiten Section, dass vor Allem die überwiegende Majorität sowohl der Pariser, als auch der Landbevölkerung des Departements die maschinelle Zugförderung dem Pferdebetriebe vorziehen würde, da diese eine Verwohlfeilung der Fahrpreise und Tarife, eine Beschleunigung des Verkehres und wesentliche Vermehrung der Züge gewärtigen lässt und dass, bei selbstverständlich durchaus zweckmässiger Einrichtung und Beschaffenheit der Fahrbetriebsmittel und Motoren, sowie guter Schulung des Personals, die Gefahr für Passagiere und Passanten sich gegenüber dem Pferdebetrieb nicht nur nicht steigern, sondern vielmehr vermindern wird, da unter Anderem das beim Pferdebetriebe übliche Auf- und Abspringen auf die und von den Wagenplattformen, welches zahlreiche Unfälle zur Folge hat, beim Motorenbetriebe reglementsmässig verboten ist. Die von Einzelnen gegen den Motorenbetrieb erhobenen Einwendungen entstammen zumeist den Kreisen der betheiligten Arbeiter, die eine Reduction des Personals, der Pferdezüchter, die eine Beschränkung des Absatzes von Pferden, und der Ackerbautreibenden, die eine Entwerthung der Fouragepreise besorgen. Diesen allerdings nicht grundlosen Einwendungen gegenüber verweist das Gutachten auf analoge Fälle beim Baue neuer Bahnen, wodurch manchen bis dahin vom Strassenverkehre Nutzen ziehenden Gebietstheilen ein wenn auch temporärer Schaden erwächst. — Die Kammer sprach sich im Sinne des Votums des Berichterstatters einstimmig im Principe für die Einführung des Motorenbetriebes auf Strasseneisenbahnen sowohl im Bereiche der Hauptstadt, als auch des Departements mit der ausdrücklichen Bemerkung befürwortend

aus, dass der je frühere Beginn der Umgestaltungsarbeiten im Interesse der Ausstellung bis zum Beginne des Jahres 1900 wünschenswerth erscheint, und ersucht, dass vor Beginn der Umgestaltungsarbeiten, so wie diesmal im Allgemeinen, sie auch dann bezüglich der einzelnen Linien von Fall zu Fall zur Abgabe ihres den commerciellen Standpunkt betreffenden Gutachtens aufgefordert werden möge.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. Jänner bei der Firma:

„K. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft"

Victor Forot als Verwaltungsraths-Mitglied gelöscht, dagegen Dr. Friedrich Kolischer, Hof- und Gerichts-Advocat in Wien, als Verwaltungsraths-Mitglied aus der Gruppe der Prioritäts-Actionäre mit der Functionsdauer bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIV. Stückes.) Das am 3. Februar 1897 herausgegebene XXIV. Stück enthält unter

Nr. 2909: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 22. Jänner 1897, Z. 2615, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern aus Steiermark.

Nr. 2910: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. Jänner 1897, Z. 1595, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schafe und Schweine aus dem rumänischen Districte Braila.

Nr. 2911: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 29. Jänner 1897, Z. 22.200/II ex 1896, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren Bezirken Steiermarks.

Nr. 2912: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 31. Jänner 1897, Z. 3648, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2913: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 30. Jänner 1897, Z. 1384, betreffend die Beschränkungen der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2914: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. Jänner 1897, Z. 190.429 ex 1896, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Joachimsthal als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 2915: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 30. Jänner 1897, Z. 3840, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus Salzburg und Kärnten.

Nr. 2916: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. Jänner 1897, Z. 1881, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2917: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 26. Jänner 1897, Z. 7385, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XXV. Stückes.) Das am 4. Februar herausgegebene XXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2918: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. Jänner 1897, Z. 15.008, betreffend die Schliessung der Vieheinbruchstationen Wittigsthal und Klingenthal in Sachsen.

Nr. 2919: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 31. Jänner 1897, Z. 1697/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XXVI. Stückes.) Das am 5. Februar herausgegebene XXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2920: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 3. Februar 1897, Z. 1351, betreffend die Beschränkung des Viehverkehres aus Krain.

Nr. 2921: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. Februar 1897, Z. 4104, betreffend das Ein- und Ausfuhrverbot für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Imst.

Nr. 2922: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. Februar 1897, Z. 4241, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Linz (Land) und Perg in Oberösterreich.

Nr. 2923: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 4. Februar 1897, Z. 3819, betreffend die Aufhebung der in den Gerichtsbezirken Leoben und Mautern angeordneten Viehverkehrsbeschränkungen.

— (Inhalt des XXVII. Stückes.) Das am 6. Februar herausgegebene XXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2924: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 2. Februar 1897, Z. 2083, betreffend das Ausfuhrverbot für Rindvieh aus der Bukowina nach den Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz.

Nr. 2925: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 2. Februar 1897, Z. 1969, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem rumänischen Districte Valcea.

— (Inhalt des XXVIII. Stückes.) Das am 8. Februar herausgegebene XXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2926: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 26. Jänner 1897, Z. 2880/IV, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenthiere und Wiederkäuer aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2927: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 26. Jänner 1897, Z. 2557/IV, betreffend das Einfuhrverbot für Rinder, Ziegen und Schweine aus dem Küstenlande.

Nr. 2928: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 1. Februar 1897, Z. 2285/IV, betreffend die Beschränkungen des Viehverkehres mit dem Occupationsgebiete.

Nr. 2929: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 4. Februar 1897, Z. 2301, betreffend die theilweise Aufhebung der Beschränkungen im Borstenviehverkehr.

Nr. 2930: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 4. Februar 1897, Z. 2532/IV, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen mit lebenden Schweinen aus Krain und Steiermark.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Jänner 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	16059·44	1729·11	1991·47	15797·08
Roggen	2528·04	101·42	985·76	1643·70
Gerste	853·82	307·10	893·78	267·14
Hafer	1922·76	2446·43	1672·75	2696·44
Mais	4127·02	319 90	1408·86	3038·06
Mehl	1884·90	2748·90	2821·10	1812·70
Wein	2288·67	115·52	356·21	204·798
Verschiedene . . .	3990·89	1205·56	1559·19	3637·26
Zusammen .	33655·54	8973 94	11689·12	30910·36
Versicherungswerth	486.860	78.650	90.600	474.910

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	24	4	7	21
Versicherungswerth .	97.845	53.000	65.155	85.690
Abgesondert übertragene Warrants . .	8	3	4	7
Versicherungswerth .	58.050	50 200	51.800	56.450
Lombardbetrag . . .	36.950	32.150	33.800	35.300

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Jänner 1897				Jänner 1896			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	435.885	126.391	172.086	390.190	391.976	115.769	149.055	358.690
Darunter:								
Weizen	164.463	32.183	40.998	155.648	133.246	35.225	49.549	118.922
Roggen	31.889	9.908	17.745	24.052	36.986	16.765	19.337	34.414
Gerste	91.432	30.476	38.722	83.186	58.111	17.647	16.742	59.016
Hafer	46.459	10.516	21.606	35.369	40.880	20.269	18.191	42.958
Mais	30.098	24.104	33.612	20.590	14.730	11.596	24.190	2.136
Hirse	1 212	405	332	1.285	1.737	90	719	1.108
Bohnen	6.737	1.215	737	7.215	5.539	2.137	1.908	5.768
Erbsen	9.782	908	516	10.174	780	900	178	1.502
Malz	1.001	408	420	989	894	87	—	981
Raps	14.451	426	2.074	12.803	47.691	322	6.927	41.086
Hanfsamen	2.075	501	668	1.908	738	102	378	462
Wicken	1.408	229	327	1.310	1.485	383	763	1.105
Mehl	2.831	7.468	4.315	5 984	7.336	1.069	1.863	6.542
Kleie	3.714	2.561	2.885	3.390	2.804	850	665	2.989
	407.552	121.308	164.957	363.903	352.957	107.442	141.410	318.989
Spiritus	1.193	578	—	1.771	1.047	—	—	1.047
Zucker	3.621	400	1.238	2.783	13.629	1.135	1.784	12.980
Wein	2.193	525	930	1.788	3.627	863	660	3.830
Oele und Fette	3.025	286	331	2.980	1.259	505	366	1.398
Sonstige Waaren	18.301	3.294	4.630	16.965	19.457	5.824	4.835	20.446
Mittlere Tagesbewegung . .	12.437 Meter-Centner				9.761 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,901.830	755.990	1,096.890	3,560.930	3,734.130	817.860	1,075.870	3,476.120

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	150	47	42	155	96	29	20	105
Versicherungswerth . . fl.	999.600·—	106.450·—	271.650·—	834.400·—	471.940·—	88.750·—	99.090·—	461.600·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . Stück	6	4	5	5	13	5	2	16
Versicherungswerth . . fl.	11.350·—	8.400·—	7.350·—	12.400·—	68.550·—	30.700·—	7.300·—	91.950·—
Lombardbetrag . . . . fl.	5.600·—	4.000·—	3·100 —	6.500·—	39.250·—	12.573·—	4.000·—	47.823·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Jänner 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Jänner 1897
		vom ersten bis letzten Jänner		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	67.920	31.612	18.971	80.561
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	4.518	1.071	1.667	3.925
Wein	7.373	1.031	1.917	6.487
Zucker	22.699	22.365	9.038	36.026
Weizen	10.008		—	10.008
Diverse	23.322	7.142	6.349	24.115
Assecuranzwerth . . fl.	2,844.325	909.120	751.620	2,998.825

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Jänner 1897
		vom ersten bis letzten Jänner		
Lagerscheine:				
Stück	44	—	4	40
Versicherungswerth . fl.	133.660	—	7.300	126.360
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	7.700	—	3.200	4.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Jänner 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1897	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1897
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	61.886	1.032	17.372	45.546
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	18.012	117	3.283	14.846
Hafer	16.512	411	5.250	11.673
Korn	3.003	—	—	3.003
Gerste	9.345	199	656	8.888
Mais	11.185	—	6.344	4.841
Reps	1.593	5	1.598	—
Diverse	2.236	300	241	2.295
Assecuranzwerth . . fl.	445.130	9.420	120.990	333.560

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1897
Lagerscheine:				
Stück	8	—	—	8
Versicherungswerth . fl.	104.880	—	—	104.880
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Jänner 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	710·03	477·58	—	1.187·61	—	—	—	—
Roggen	15·07	101·10	101·10	15·07	—	—	—	—
Gerste	287·01	196·18	—	483·19	—	—	—	—
Hafer	410·96	591·15	397·30	604·81	—	—	—	—
Erbsen	1.403·50	364·12	201·46	1.566·16	512·50	—	103·53	408·97
Bohnen	1.456·66	30·58	—·46	1.486·78	—	—	—	—
Raps	1.912·38	798·94	101·13	2.610·19	—	—	—	—
Hanfsamen	101·06	100·55	—	201·61	—	—	—	—
Leinsamen	103·71	207·27	—	310·98	—	—	—	—
Leindotter	91·31	12·09	103·40	—	—	—	—	—
Thymothe	32·54	26·91	26 91	32·54	—	—	—	
Diverse	748·67	521·42	228·60	1.041·49	—	—	—	—
Zusammen	7 272·90	3.427·89	1.160 36	9.540·43	512·50		103·53	408·97
Versicherungswerth . . fl.	75.172	36.711	10.056	101.827	4.000	—	800	3.200
Spiritus	2.736·64	195·74	—	2.932·38	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	38.553	2.545	—	41.098	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	20	12	—	32	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	21.259	10.680	—	31.939	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	13	16	—	29	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	14.749	15.290	—	30.039	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.770	9.070	—	17.840	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	5	—	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	7.430	—	—	7.430	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Jänner 1897.

Artikel	Lager am 1. Jänner	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Jänner
	Metercentner			
Weizen	873	200	200	873
Roggen	301	—	30	271
Gerste	1427	304	199	1532
Hafer	4063	1619	1288	4394
Malz	1038	503	398	1143
Mais	2236	416	693	1959
Diverse	1613	2643	2536	1720
Total	11551	5685	5344	11892

Bau-Ausschreibung.

Auf den für die Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Linien der Wiener Stadtbahn sind im Baulose 1 der Gürtellinie in den Haltestellen Westbahnhof und Burggasse, ferner in den Baulosen 18 und 19 der Wienthallinie in den Haltestellen Ober-St. Veit, Unter-St. Veit-Baumgarten, Braunschweiggasse und Schönbrunn die gesammten Hochbauarbeiten im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt zum Theil gegen Pauschalbeträge, zum Theil gegen Nachmass.

Die annäherungsweise ermittelten Kosten der Arbeiten betragen abgerundet für die Haltestelle Westbahnhof 73.000 fl., Burggasse 71.400 fl., Ober-St. Veit 65.000 fl., Unter-St. Veit-Baumgarten 64.600 fl., Braunschweiggasse 63.900 fl. und Schönbrunn 64.800 fl. ö. W.

Der Vollendungstermin ist für sämmtliche Arbeiten mit 31. October. bezw. 30. November 1897 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die Preislisten, die Baubeschreibungen, die Detailkostenberechnungen der Pauschalsummen, sowie die Pläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Mariahilferstrasse 126), bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV. Neubaugürtel 34), und bei der Section Donaucanal- und Wienthallinie (IX. Waisenhausgasse 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **25. Februar 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn einzureichen. Der Bauwerber hat bis zum 11. März 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des für jede Haltestelle fl. 3500 betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Vergebungsgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Februar 1897.

Die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Purgstall** der Bahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming gelangt im heurigen Jahre ein neues **Aufnahmsgebäude** zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 33.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung 2 für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden von ½9 bis 3 Uhr zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 8. März 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Februar 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Lieferungs-Ausschreibung.

Es gelangen nachstehende **maschinelle Einrichtungen für Werkstätten, bezw. Heizhäuser** zur Beschaffung, und wird die Lieferung derselben im Offertwege vergeben, und zwar:

Ein Laufkrahn mit zwei Winden von je 22·5 t Tragfähigkeit, diverse Bolzen-, Egalisir- und Räder-Drehbänke, Hobelmaschinen, Bohrmaschinen, eine Schraubenschneidemaschine, diverse Frais- und Schleifmaschinen für Eisen und Holz, eine Stossmaschine, Blechbiege- und Blechrichtmaschine, ein Dampfhammer mit 1000 kg Fallgewicht, Eisenbestandtheile für Einsatzofen, Rohrbiegemaschine, Lochstanzen, Hebelscheere, Richt- und Lochplatten, ein Schleifstein, eine Kreis- und Nuthsäge, Kreis- und Bandsägeschärfmaschinen, eine Holz-Bohr- und Stemm-Maschine, eine Gehrungs-Schneidmaschine, Zugwinden, Farbenreibmaschinen, sowie eine hydraulische Räderpresse.

Die der Lieferungsausführung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie die näheren Beschreibungen der oberwähnten maschinellen Einrichtungen sammt Angabe der Bedarfsmenge können bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen werden.

Zu jeder offerirten Maschine ist eine mit Hauptmassen versehene Skizze und eventuell die nähere Beschreibung vorzulegen, im Falle die Ausführung mit der Ausschreibung sich nicht vollkommen decken sollte.

Die Offerten sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt, mit der Aufschrift **„Offerte für Lieferung maschineller Einrichtungen“** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction bis **längstens 1. März l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Jeder Offerent hat das Recht, der am 1. März l. J., 2 Uhr Nachmittags, stattfindenden Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, je nach Eignung der offerirten Maschinen für die besonderen Zwecke, sowie mit Rücksicht auf die Construction oder Ausführungsweise die Offerten ganz oder theilweise anzunehmen oder abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bedingungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Prag, am 1. Februar 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

(Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894.)

Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 36.

Im Ausnahmetarife Nr. 36 (Chamotteziegel etc.) ist auf Seite 265 des Tarifes mit Giltigkeit vom 1. März 1897 nachzutragen:

„Die Zuladung von Chamottemörtel bis zu 800 kg pro Wagen ist unter Berechnung der Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifes Nr. 36 gestattet."

Wien, am 8. Februar 1897. [94]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife für den directen Personenverkehr.

Mit 1. März 1897 gelangt der I. Nachtrag zum Tarife vom 1. Jänner 1896 für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der übrigen obgenannten Verwaltungen andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5 Kreuzer erhältlich.

Wien, am 9. Februar 1897. [95]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Anhange.

Mit 1. März 1897 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Frachtsätze für einzelne Transportartikel, und
2. Berichtigungen, bezw. Ergänzungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 8. Februar 1897. [96]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Zusammenstellung von Kartirungssätzen. (Verlautbarung derselben.) Gelegentlich eines vorgekommenen Falles, in welchem sich eine Partei wegen Nichtverlautbarung der gegenwärtig nur für den Dienstgebrauch eingeführten Kartirungssätze beschwerte, hat das Eisenbahnministerium mit Rücksicht auf § 6 der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510 (Vrdgs.-Bl. Nr. 128), über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben die Verlautbarung dieser Kartirungssätze neuerdings angeordnet. Diese Verlautbarung wird jedoch bei dem Umstande, als die Auflage der betreffenden Kartirungstabellen gänzlich vergriffen ist, daher eine Betheilung des Publicums mit Exemplaren derselben für den Augenblick unthunlich wäre, nur successive anlässlich der Neuauflage einzelner Kartirungstabellen in Folge nothwendiger Ergänzungen oder Abänderungen derselben veranlasst werden.
[E.-M.-Z. 4902/III ex 1896.]

Internationale landwirthschaftliche Ausstellung in Prag 1897. (Transportbegünstigung.) Die Objecte dieser Ausstellung, welche für die Tage vom 15. bis 18. Mai 1897 anberaumt ist, geniessen bei dem Transporte auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die im Tarif-Theile I, Abschnitt C, Ziffer VI und IX g, für Ausstellungsgüter, bezw. Ausstellungsthiere vorgesehenen Begünstigungen unter den dazu gestellten Bedingungen, insofern dieselben bis längstens den 15. Juni 1897 wieder an die Aussteller zurückgesendet werden.

Ausland.

Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr und Güterverkehr nach Thorn transito. (Nachtrag I zum directen Gütertarif.) Am 20. Jänner/1. Februar 1897 alten/neuen Stils ist zum Deutsch-Mlawaer Grenztarif und zum directen Gütertarif nach Thorn transito ein 1. Nachtrag in Kraft getreten.

I. Der 1. Nachtrag zum Deutsch-Mlawaer Grenztarif enthält:

a) Ergänzungen zu den besonderen Tarifvorschriften und Aenderungen zu E. Kilometerzeiger;
b) neue Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke: Danzig, Hannover, Köln, Magdeburg, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Badischen Staatseisenbahnen und Niederländischen Eisenbahnen, sowie anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze für Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau;
c) Aenderungen zur Tariftabelle, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.

II. Der 1. Nachtrag zum Gütertarif nach Thorn transito enthält:

a) Ergänzung der Einführungsbestimmungen und der besonderen Tarifvorschriften, sowie Aenderung zu E. Kilometerzeiger;
b) neue Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke: Bromberg, Cassel, Danzig, Essen, Hannover, Köln, Magdeburg und der Krefelder Eisenbahn, sowie anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und Main-Neckar-Bahn;
c) Aenderungen zur Tariftabelle, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.

Soweit durch diese Nachträge Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 4./16. März 1897 alten/neuen Stils in Geltung.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Ausdehnung der Frachtsätze für rohe Baumwolle auf Baumwolleabfälle.) Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1897 wurde der im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife bestehende Seehafen-Ausnahmetarif P. I für rohe Baumwolle ab Stettin und Swinemünde nach den in diesen Ausnahmetarif einbezogenen schlesischen Baumwolle-Verbrauchsplätzen auch auf Baumwolleabfälle ausgedehnt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: a	b	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Pfennig a	Pfennig b				
528	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Röhren aus Thon, roh und unglasirt. b) Steinzeugröhren, ordinäre braune und Thonröhren, glasirt und unverpackt	Münsterberg (kgl. preuss. Staatsbahnen)	Arad	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende des Jahres 1897	Localtarife		—	264		Im Kartirungswege		
					Budapest-dunaparti t. p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-fővámház, Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyug. p. u., Kőbánya alsó p. u., Kőbánya felső p. u.					—	229				
					Pozsony					—	177				
					Pozsony fiok p. u.					—	180				
					Szeged, Szeged-Rokus					—	263				
					Temesvár Gyár. v., Temesvár József v.					—	275				
					Zágráb S.B., Zágráb Máv.					244	303				
529	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Des Ausnahmetarifes 25 (Dünger und Düngemittel aller Art) des Sächs.-Westösterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Lobstädt, Station der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen	Schlan, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (und vice versa)	Der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 25 des Sächs.-Westösterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894 giltigen Bestimmungen	Vom 15. Februar 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1 des Sächs.-Westösterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni 1892			86 Pfennig		Im Kartirungswege		
530	Südbahn-Gesellschaft		Holzpapierstoff der Pos. H 29, Holzstoffreste der Pos. A 24 des Tarifes Theil I	Bruck a./M.	Graz S.B. (und vice versa)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	39		36	3	Im Kartirungswege		
				Gloggnitz					70		60	10			
				Peggau					22		12	10			
				Wildon					22		16	6			
									Heller		Heller	Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
531	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Galizisches Rohöl, Blau- und Grünöl und schwere Benzinrückstände in Reservoirwagen	Mähr.-Ostrau	Triest S.B. oder Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif	Verschieden	94 Kreuzer ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer		Im Kartirungswege		
532	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Buschtěhrader Eisenbahn	Hopfen in Ballen cylindrischer oder runder Form von mindestens 100 kg Eigengewicht pro Ballen, dann in rechtwinkeligen Ballen, in Kisten oder Metallcylindern	Michelob	Fiume / Triest S.B. und Stadt Triest k. k. St.B., dann St. Andrea	Frachtzahlung für mindestens 10.000 | 5000 | 10.000 | 5000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Süd-Nordösterr.-Ungarischer Verbandstarif	Directe Frachtsätze bestehen nicht	228 | 285 | 211 | 266 Kreuzer ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
533	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Alteisen	Leoben loco und transit	Trofaiach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·4 kr. incl. Mgb. und excl. Ladegebühr	6 kr. incl. Mgb. und excl. Ladegebühr	1·4 kr.	Im Kartirungswege		
534	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahnbaurequisiten, gebrauchte, der Pos. E—11 des Tarifes, Theil I	Trento	Grammat-Neusiedl	Sendungen müssen vom Bau der Valsuganabahn herrühren. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1897	Localtarif	297 h	251 h	46 h	Im Kartirungswege		
535	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe B, C und des Specialtarifes 3	Wostroměř Neupaka Turnau Königinhof Arnau Pilnikau Trautenau	Hohenelbe	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Steine müssen zum Bau des Krankenhauses in Hohenelbe bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	kr. 12·2 7·2 14·1 12·6 4·8 4·8 6·6	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Hohenelbe als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der [illegible]schlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
536	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Aranyos-Maróth	Wien Staatsbahnhof, Wien Nordbahnhof, Stadlau und Floridsdorf	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif „Theil II, Heft 3" vom 1. Jänner 1897	Verschieden	Heller 62	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Kis-Tapolcsány						64				
				Mánya						51				
				Taszár						60				
				Verebély						56				
				Zsitva-Födémes						50				
				Zsitva-Ujfalu						58				
537	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, auch Candiszucker (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Kromau	Budapest- { nyugoti-pályaudvár, Lipótváros, Angyalföld, Józsefváros, dunaparti tehér-pályaudvár, fővárosi közraktárak, Kelenföld, Südbahn loco }; Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif „Theil II, Heft 1" vom 1. November 1893	330 Heller	210 Heller	120 Heller	Im Kartirungswege		
538	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Wasserglas der Position W—8 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Schreckenstein (Oe.N.W.B.)	Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindest. für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	86·2 Kreuzer		Im Kartirungswege		
539	Buschtěhrader Eisenbahn		Thonplatten Trottoirplatten aus Thonmasse	Weleslawin	Eger (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	38·4 kr. ö. W.	35·4 kr. ö. W.	3·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis längstens 31. Jänner 1898	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. **Wien, 13. Februar 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Seilbahn auszuführende Kleinbahn von der oberen Donaulände zur Franz Josef-Warte auf dem Freinberg in Linz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Bauingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Seilbahn auszuführende Kleinbahn von der oberen Donaulände zur Franz Josef-Warte auf dem Freinberg in Linz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 24. Jänner 1897. Z. 328/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Tobitschau nach Blatze.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Tobitschau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Tobitschau nach Blatze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. Jänner 1897. Z. 110/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung von der Station Arnau der Strecke Chlumetz—Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn zur Station Königinhof der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Firma Kremenezky, Mayer & Comp., Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung in Wien, im Vereine mit dem Baumeister und Civilingenieur Otto Fiedler in Arnau mit dem Erlasse vom 1. Juli 1896, Z. 4148/I (Verordnungs-Blatt Nr. 81 vom 21. Juli 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Arnau der Strecke Chlumetz—Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn zur Station Königinhof der Südnorddeutschen Verbindungsbahn auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 10. Jänner 1897. Z. 16.686/I ex 1896.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen dem Civilingenieur Heinrich Hobohm in Wien neuerdings die Bewilligung zur Vornahme hydrotechnischer Vorarbeiten für die Projectirung je eines doppelgeleisigen Schiffahrtscanales zwischen der Elbe (Moldau) und der Donau, zwischen der Elbe (Moldau) und der Oder, zwischen der Donau und der Oder und zwischen der Oder, der Weichsel und dem Dniester auf die Dauer eines Jahres, d. i. bis 2. Februar 1898 und unter den bisherigen Bedingungen ertheilt.

Wien, am 2. Februar 1897. Z. 959.

Eisenbahnverkehr im Monate December 1896 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1896 mit jenen des Jahres 1895.

Im Monate December 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 23. December die 9·1 km lange Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal.

In Ungarn:

Am 2. December die 20·1 km lange Theilstrecke Viljevo-Kapelna—Noskovci der Slavonischen Drauthal-Vicinalbahn Belisće-Kapelna;

am 5. December die 28·94 km lange Theilstrecke Nagyhalmágy—Brád der Vereinigten Arader und Csánader Eisenbahnen;

am 16. December die 38·572 km lange Theilstrecke Bakony-Szent-László—Veszprém nebst der 4·081 km langen Abzweigung Veszprém—Veszprém-város der Localbahn Raab-Veszprém-Dombovár;

am 23. December die 74·462 km lange Theilstrecke Adony-Szabolcz—Paks nebst der 3·19 km langen Abzweigung Adony—Donauufer der Fehereser und Tolnaer Comitatsbahnen.

Im Monate December 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 11,440.764 Personen und 10,744.536 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 29,527.948 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 929 fl. Im gleichen Monate 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 12,899.411 Personen und 9,422.943 t Güter, 28,316.233 fl., oder per Kilometer 934 fl., daher resultirt für den Monat December 1896 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·5 pCt.

Im Jahre 1896 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 157,786.097 Personen und 121,247.008 t Güter, gegen 158,232.833 Personen und 113,199.885 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus den beiden Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 374,584.299 fl., im Jahre 1895 auf 352,346.967 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1896 30.987 km, im Jahre 1895 dagegen 29.848 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für das Jahr 1896 auf 12.088 fl., gegen 11.805 fl. im Jahre 1895, das ist um 283 fl. oder 2·4 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1896 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Einnahme per Kilometer im Jahre 1896 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	63.642
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	40.438
3. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	35.005
4. Leoben-Vordernberger Bahn	28.699
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	25.953
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	24.956
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	22.013
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	21.419
9. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	19.713
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.737
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	17.236
12. Böhmische Nordbahn	15.314
13. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.428
14. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.985
15. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	12.474
16. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	12.259
17. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	12.081
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.930
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.240
20. Eisenbahn Wien-Aspang	9.443
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.565
22. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.787
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.529
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.624
2. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.241
3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	19.909
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	16.630
5. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.509
6. Stauding-Stramberger Localbahn	12.910
7. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	12.459
8. Kuttenberger Localbahn	12.434
9. Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.395
10. Bozen-Meraner Bahn	10.961
11. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.572
12. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	10.428
13. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.980
14. Localbahn Petroszény-Lupény	9.044
15. Budapester Localbahnen	8.912
16. Neutitscheiner Localbahn	8.792
17. Localbahn Dolina-Wygoda	8.317
18. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.583
19. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	7.577
20. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	6.818
21. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.490
22. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6.421
23. Localbahn Potscherad-Wurzmes	6.337
24. Localbahn Mösel-Hüttenberg	5.246
25. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	5.074
26. Gölnitzthal-Bahn	4.924
27. Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	4.879
28. Poprádthal-Bahn	4.699
29. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	4.622
30. Unterkrainer Bahnen	4.383
31. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.236
32. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	4.178
33. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.974
34. Bukowinaer Localbahnen	3.855
35. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.842

		Gulden
36.	Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.765
37.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.595
38.	Ungthal-Bahn	3.472
39.	Kremsthal-Bahn	3.454
40.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.274
41.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.247
42.	Torontaler Localbahnen	3.189
43.	Valsugana-Bahn	3.139
44.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.076
45.	Számosthal-Bahn	3.012
46.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.974
47.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	2.942
48.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.928
49.	Localbahn Asch-Rossbach	2.924
50.	Localbahn Postelberg-Laun	2.908
51.	Háromszéker Localbahnen	2.891
52.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.882
53.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.866
54.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.862
55.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.850
56.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.828
57.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.828
58.	Böhmische Commercialbahnen	2.814
59.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.805
60.	Localbahn Budapest-Gran	2.752
61.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.648
62.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.639
63.	Mährische Westbahn	2.608
64.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localb. Salzburg-Lamprechtshausen	2.545
65.	Localbahn Kaschau-Torna	2.521
66.	Localbahn Auspitz	2.493
67.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.450
68.	Zagorianer Bahn	2.445
69.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	2.421
70.	Mühlkreis-Bahn	2.416
71.	Localbahn Beneschau-Wlaschim	2.393
72.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.354
73.	Székler Eisenbahn	2.292
74.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.278
75.	Localbahn Plan-Tachau	2.274
76.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.259
77.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.256
78.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.252
79.	Steyrthal-Bahn	2.226
80.	Localbahn Terret-Kowászna	2.215
81.	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.208
82.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	2.180
83.	Localbahn Wotic-Selčan	2.178
84.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	2.091
85.	Slavonische Localbahn	2.056
86.	Welser Localbahn	2.052
87.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.041
88.	Loc. Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	2.022
89.	Localbahn Körös-Belovár	2.003
90.	Murthal-Bahn	1.980
91.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.955
92.	Löcsethal-Bahn	1.927
93.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.905
94.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.876
95.	Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	1.865
96.	Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.860
97.	Bihárer Vicinalbahnen	1.845
98.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.843
99.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.833
100.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.825
101.	Szilágysager Eisenbahn	1.804
102.	Localbahn Göpfritz—Gross-Sieghart	1.778
103.	Gailthal-Bahn	1.776
104.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.770
105.	Localbahn Zwittau-Polička	1.768
106.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.727
107.	Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.681
108.	Békéser Comitatsbahnen	1.671
109.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.670
110.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.665
111.	Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.638
112.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.627
113.	Localbahn Hermannstadt-Felek	1.550
114.	Csetnekthal-Bahn	1.513
115.	Zsitvathal-Bahn	1.505
116.	Muranythal-Bahn	1.489
117.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.480
118.	Kolomeaer Localbahnen	1.465
119.	Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka	1.461
120.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.448
121.	Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.414
122.	Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	1.387
123.	Ybbsthal-Bahn	1.383
124.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.373
125.	Friauler Localbahn	1.345
126.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Polgar	1.345
127.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.290
128.	Localbahn Csorba-Csorbató (Zahnradbetrieb)	1.280
129.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.270
130.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	1.211
131.	Neográder Comitatsbahn	1.204
132.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.191
133.	Matraer Vicinalbahnen	1.144
134.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.095
135.	Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.082
136.	Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.071
137.	Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	1.067
138.	Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.060
139.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1.044
140.	Felek-Fogáraser Localbahn	1.030
141.	Localbahn Borossebes-Menyháza	1.026
142.	Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	1.016
143.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.015
144.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1.012
145.	Békes-Csanáder Localbahn	965
146.	Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	929
147.	Ostgalizische Localbahnen	846
148.	Localbahn Komárom-Dunaszerdahely	821
149.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	802
150.	Localbahn Kaposvár-Fonyod	778
151.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	773
152.	Localbahn Karczag—Tisza-Füred	753
153.	Boldvathal-Bahn	751
154.	Localbahn Zsebely-Csakovár	722
155.	Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh	716
156.	Localbahn Garamberzencze-Léva	711
157.	Localbahn Pápa-Csorna	658
158.	Ungarische Südostbahn	655

	Gulden
159. Localbahn Warasdin-Golubovec	651
160. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	633
161. Localbahn Temesvár-Buzias	614
162. Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza	614
163. Fehereser und Tolnáer Comitatsbahnen	610
164. Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	565
165. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	557
166. Localbahn Pancsova-Petrovoszello	521
167. Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	192
168. Taraczthal-Bahn	137

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1896 ergibt sich gegen das Jahr 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8·8
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	7·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	7·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	6·8
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·8
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	4·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·7
Eisenbahn Wien-Aspang	3·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·7
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	2·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	2·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·0
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·0
Böhmische Nordbahn	0·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·1

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb)	102·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	93·6
Localbahn Budapest-Gran	41·3
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	37·9
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	26·4
Murthal-Bahn	24·2
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	18·5
Localbahn Borossebes-Menyháza	17·9
Localbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz	16·6
Welser Localbahn	16·1
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	15·9
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	15·9
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	15·7
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	15·7
Mährische Westbahn	15·4
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	15·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	13·9
Holics-Gödinger Localbahn	13·9
Budapester Localbahnen	12·7
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	12·6
Torontaler Localbahnen	12·6
Friauler Bahn	12·3
Stauding-Stramberger Localbahn	12·3
Localbahn Mösel-Hüttenberg	11·4
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	11·4
Kuttenberger Localbahn	11·3
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	11·0
Localbahn Auspitz	10·1
Slavonische Localbahn	9·8
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	9·6
Localbahn Kaschau-Torna	9·5
Steyrthal-Bahn	9·4
Localbahn Strakonitz-Winterberg	8·6
Békés-Csánader Localbahn	8·4
Székler Eisenbahn	8·4
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	8·4
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	8·3
Bihárer Vicinalbahn	7·8
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	7·8
Localbahn Asch-Rossbach	6·9
Localbahn Plan-Tachau	6·2
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	5·8
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	5·7
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·4
Bozen-Meraner Bahn	5·2
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	5·1
Matraer Vicinalbahnen	5·1
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	4·9
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	4·8
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	4·8
Számosthal-Bahn	3·8
Békéser Comitatsbahnen	3·7
Neutitscheiner Localbahn	3·6
Localbahn Ruma-Vrdnik	3·5
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	3·4
Böhmische Commercialbahnen	2·7
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	2·7
Kremsthal-Bahn	2·6
Localbahn Dolina-Wygoda	2·3
Gailthal-Bahn	2·3
Szilágysager Eisenbahn	2·3
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2·1
Haromszéker Localbahnen	2·1
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	2·1
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	1·9
Mühlkreis-Bahn	1·9
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	1·6
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·6
Gölnitzthal-Bahn	1·5
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	1·4
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1·2
Localbahn Budapest-Lajosmizse	0·8
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	0·8
Unterkrainer Bahnen	0·6
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	0·5
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	0·3
Localbahn Warasdin-Golubovec	0·3
Localbahn Száthmár—Nagybánya	0·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	0·1

Die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauer-

brunn, die Taraczthal-Bahn und die Localbahn Terret-Kowaszna weisen keine Differenzen der Einnahmen gegenüber dem Jahre 1895 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1896 ergibt sich bei Vergleichung mit dem Jahre 1895 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Mohács-Fünfkirchner Bahn	0·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·4
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	8·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	0·4
Localbahn Körös-Belovár	0·5
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	1·0
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1·1
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·3
Lõcsethal-Bahn	1·3
Localb. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	1·4
Bukowinaer Localbahnen	1·6
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	1·7
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Polgar	1·7
Poprádthal-Bahn	1·7
Localbahn Steinamanger-Rum	2·3
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	2·4
Localbahn Vinkovce-Brčka	2·6
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	2·6
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	2·8
Felek-Fogaraser Localbahn	3·0
Zagorianer Bahn	3·3
Ungthal-Bahn	3·4
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	3·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·4
Localbahn Swoleňowes-Smečna	4·9
Zsitvathal-Bahn	4·9
Localbahn Beneschau-Wlaschim	5·0
Localbahn Wotic-Selčan	5·0
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5·4
Localbahn Göpfritz—Gr.-Sieghart̄s	5·8
Csetnekthal-Bahn	6·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	6·7
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	7·0
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	7·1
Localbahn Hermannstadt-Felek	7·3
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	7·6
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	7·7
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	8·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	8·6
Kolomeaer Localbahnen	8·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	9·7
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	10·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	10·7
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	11·3
Localbahn Petroszény-Lupény	11·3
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	11·9
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	12·0
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	12·9
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	13·1
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	13·1
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	14·9
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	16·3
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	20·0
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	25·5
Localbahn Eperjes-Bartfeld	25·6
Muranythal-Bahn	29·4
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	32·1
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	41·8
Localbahn Postelberg-Laun	43·8
Localbahn Zsebely-Csakovár	58·6
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	63·4

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen ergibt sich für den Monat December 1896 im Entgegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Jahre 1895 im Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 48.797 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 24.585. Hievon kommen auf die westlichen Staatsbahnen 21.025 Personen mit fl. 6693 und auf die Staatsbahnen in Galizien 27.772 Personen mit fl. 17.892.

Im Güterverkehre sind um 575.386 t mehr befördert worden. Die hieraus resultirende Einnahmensteigerung beziffert sich mit fl. 765.516. Mehreinnahmen und Mehrfrequenz vertheilen sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 535.825 t und fl. 539.038 und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 39.561 t und fl. 226.478.

Das bedeutende Frequenzplus der westlichen Staatsbahnen ist theilweise in dem Umstande begründet, dass der Frequenzziffer des Jahres 1896 eine verhältnissmässig kleine Vergleichsziffer aus dem Jahre 1895 gegenübersteht, nachdem im December 1895 eine Wenigerbeförderung von rund 245.000 t zu verzeichnen war. Der December des Jahres 1896 hat diesen Ausfall nicht nur wettgemacht, sondern auch die Frequenzziffer des Monates December 1894 um ein Bedeutendes überschritten. An der Mehrverfrachtung participiren hauptsächlich die Artikel Erde, Sand, Steine, Getreide, Holz, Kalk, Kohle, Südfrüchte, Tabak, Ziegel und Zucker, vor Allem aber Rüben und Rübenschnitte, welche allein eine Zunahme in der Frequenz um 180.000 t aufweisen. Eine Verminderung der Frequenz zeigt sich in geringem Umfange nur bei Eisen, Salz, Wolle, Garne und bei lebendem Vieh.

Die erhöhte Frequenz auf den Staatsbahnen in Galizien ist auf die Mehrverfrachtung in den Artikeln Holz, Kohle, Mahlproducte, Petroleum und Ziegel zurückzuführen; Eisen- und Stahlwaaren, Schienen, Erde, Sand, Steine, dann lebendes Vieh zeigen eine geringe Abnahme in der Frequenz.

Vom 1. Jänner bis Ende December 1896 resultirt gegen die gleiche Periode des Jahres 1895 eine Mehreinnahme von fl. 6,907.283.

(Fortsetzung auf Seite 406.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1896	1895	Im Monate December 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	7.994	7.959	2,537.034	2,750.750	1,577.778	6,141.570	7,719.348	966	6,929.247	871	+ 10·9	7.974	7.949
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.295	8.083	681	4.663	5 344	356	3.325	221	+ 60·6	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	13	4.339	1.986	1.804	3.173	4.977	216	2.521	194	+ 11·3	23	1
Bukowinaer Localbahnen	176	176	15.124	35.264	5.954	36.521	42.475	241	43.836	249	— 3·2	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	6.457	. . . .	4.430	4.430	554	3.773	471	+ 17·6	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5 190	3.116	1.725	6.178	7.903	395	8.185	409	— 3·4	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.718	803	1.033	934	1.967	123	1.704	107	+ 15·0	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.736	1.759	1.611	3 573	5.184	133	9.298	238	— 44·1	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	3.106	2.495	1.087	4.587	5.674	183	6.419	207	— 11·6	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.644	2.284	1.081	2.829	3.910	261	5 132	342	— 23·7	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	8	1.932	1.011	388	1.056	1.444	180	1.025	128	+ 40·6	8	3
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2 827	5.493	437	5.208	5 645	171	4.831	146	+ 17·1	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	14.982	5.956	10.326	11 726	22.052	248	24.220	272	— 8·8	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	3.050	728	902	1.052	1.954	89	1.396	63	+ 41·3	22	2
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	. . .	3.022	1.716	1.082	2.389	3.471	165	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Mährische Westbahn	90	90	10.763	12.858	3.053	17 778	20 831	231	17.461	194	+ 19·0	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.824	7.755	224	2 622	2.846	569	2.412	482	+ 18·0	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.006	3 362	3.051	10.429	13.480	177	13.473	177	. . .	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	2.196	340	407	451	858	61	1.261	90	— 32·2	14	2
Ostgalizische Localbahnen	73	. . .	3.750	1.717	2.075	2.972	5.047	69	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Plan-Tachau	13	13	2.425	976	578	1.233	1.811	139	1.804	138	+ 0·7	13	13
Postelberg-Laun	11	11	793	11.574	113	4.947	5.060	460	1.660	151	+ 204·6	11	3
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.687	39.576	251	22.735	22.986	1.352	1.920	113	+ 1096·5	17	17
Schlackenwerth-Joachimsthal	3	. . .	1.068	153	171	202	373	124	. . . .	. . .	. . .	0·2	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	1.648	997	918	1.145	1.613	161	1.627	163	— 1·2	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	. . .	2.712	690	468	1.748	2 666	121	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	6.318	2.612	1.832	6.304	8 136	254	6.686	208	+ 22·1	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	22.152	18.424	10.187	47 118	57.305	428	56.359	421	+ 1·7	134	134
Valsugana-Bahn	63	. . .	17.527	1.176	7.869	3.837	11.706	186	. . . .	. . .	. . .	43	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.380	1.217	628	1.122	1.750	159	3.219	293	— 45·7	11	11
Welser Localbahn	54	54	14.290	4.836	4.159	4.031	8.190	152	6.350	118	+ 28·8	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	7.065	17.948	2.591	6.940	9.531	561	10.739	632	— 11·2	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	8 715	1.740	1.908	4.042	5.950	212	4.407	157	+ 35·0	28	28
Wotic-Selčan	17	17	2.251	1.950	946	2 159	3 105	183	3.113	183	. . .	17	17
Ybbsthalbahn	26	. . .	4.052	641	856	1.754	2.610	100	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.713	28.188	214	11.660	11.874	1.484	10.642	1.330	+ 11·6	8	8
Zwittau-Polička	19	. . .	1.316	779	425	1.323	2.748	92	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2 300	10.218	501	10.492	10.993	458	11.297	471	— 2·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	888	6 669	133	3.420	3 553	711	2 646	529	+ 34 2	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	172 810	776.655	32.129	492.379	524.508	5.193	527.500	5.223	— 0·6	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	188.971	195.425	87.663	494.400	582.063	1.819	555.229	1.735	+ 4·8	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	62.996	262.751	35.302	351.931	387.233	2.082	370.333	1.991	+ 4·6	186	186
Linie lit. B	236	236	96.195	358.467	40.463	533.967	574.430	2 434	529.630	2.244	+ 8·5	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	32.419	71 548	12.821	136.390	149.211	1.940	149.706	1.645	+ 17·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	768.940	1,240.487	461.774	2,561.772	3,023.546	2.918	2,884.609	2.784	+ 4·8	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	80.822	60 160	17.874	49.666	67.540	240	60.686	216	+ 11·1	281	265
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	46.585	71.566	20.878	276.565	297.433	4.648	323.566	5.056	— 8·1	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	8.666	60 850	1.815	33 605	35.420	2.361	27.107	1 807	+ 30 7	15	15

Vom 1. Jänner bis 31. December 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate 1896 (Gulden)	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
38,641.661	28,027 912	26,370.015	71,386.135	97,756.150	12.259	25,442.561	65,406.306	90,848.867	11.429	+ 7·3	12.529	11.429	incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
69.115	75 859	7.730	36.131	43.861	2.924	8.118	32.895	41.013	2.734	+ 6·9	2.924	2.734	Asch-Rossbach
49.549	16 056	21.025	34.011	55.036	2.393	999	1.522	2.521	2.521	— 5·0	2 393	2·521	Beneschau-Wlaschim
194.923	381 482	88.818	589 684	678.502	3.855	94.622	594.499	689.121	3.916	— 1·6	3.855	3.916	Bukowinaer Localb.
. . . . .	67.755	. . . .	66.536	66.536	8.317	. . . .	65.029	65.029	3.129	+ 2·3	8.317	8.129	Dolina-Wygoda
62.372	32.116	22.335	54.500	76.835	3.842	21.976	64.661	86.637	4 332	— 11·3	3.842	4 332	Fehring-Fürstenfeld
63.205	7 324	13.083	8.429	21.512	1.345	11.889	7.272	19.161	1.198	+ 12·3	1.345	1.198	Friauler Bahn
88.639	20 918	22 233	28 084	50.317	1.290	22 519	32.495	55.014	1.411	— 8·6	1.290	1.411	Fürstenfeld-Hartberg
52.718	20.550	18.354	36.700	55.054	1776	18.206	35.612	53.818	1.736	+ 2·3	1.776	1.736	Gailthal-Bahn
73.364	33.177	17.785	31.326	49.111	3.274	18.596	29.500	48.096	3.206	+ 2·1	3.274	3.206	Gleisdorf-Weiz
24.893	7.726	4.426	9.798	14.224	1.778	1.901	3.761	5.662	1.887	— 5·8	1.778	1.887	Göpfritz-Gr. Siegharts
32.819	56.211	4.110	44 234	48.344	1.465	5.599	47 433	53.032	1.607	— 8·8	1.465	1.607	Kolomeaer Localbahnen
210.930	80.223	129.119	122.590	251.709	2.828	129.391	136.613	266 004	2.989	— 5·4	2.828	2.989	Lemberg-Bełzec
41.052	4.223	16 008	7.303	23.311	1.060	1.390	453	1.843	922	+ 15·0	1.060	922	Lemberg (Klep.)-Janów
3.672	2.196	1.352	2.809	4.161	1.387	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	1.387	. . .	Mähr.-Budwitz-Jamn.
128.955	132.323	42 504	192.252	234.756	2.608	41.204	162.194	203.398	2.260	+ 15·4	2.608	2.260	Mährische Westbahn
23.975	65.014	3.361	22 871	26.232	5 246	2.992	20.561	23.553	4.711	+ 11 4	5.246	4.711	Mösel-Hüttenberg
130.583	45 192	48.193	102.321	150.514	1.980	50.707	70.420	121.127	1.594	+ 24·2	1.980	1.594	Murthal-Bahn
29.167	7.620	4.467	8.539	13.006	929	939	4.131	5.070	2.535	— 63·4	929	2.535	Nakři-Netolitz–Netolitz
4.406	1.996	2.383	3.537	5.920	846	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	846	. . .	Ostgalizische Localb.
41.772	16.151	9.927	19.642	29.569	2.274	10.130	17.714	27.844	2.142	+ 6·2	2.274	2.142	Plan-Tachau
16.308	57.569	2.249	29.741	31 990	2.908	855	14.675	15.530	5.176	— 43·8	2 908	5.176	Postelberg-Laun
21.519	181.267	3.383	104.342	107.725	6.337	3.339	52 303	55.642	3.273	+ 93·6	6.337	3.273	Potscherad-Wurzmes
1.068	153	171	202	373	1.865	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	1.865	. . .	Schlackenw.-Joachimst.
41.651	13.122	9.525	14.014	23 539	2.354	9.989	15.683	25.672	2.567	— 8·3	2.354	2.567	Schwarzenau-Waidhofen
23.992	3.911	9.192	8.824	18.016	1.638	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	1.638	. . .	Schwarzenau-Zwettl
104.390	39.790	28.105	63.616	91.721	2.866	29.868	54.561	84.429	2.638	+ 8·6	2.866	2.638	Strakonitz-Winterberg
314.447	187.764	146.943	440.352	587 295	4 383	153.263	430.549	583.812	4.357	+ 0·6	4 383	4.357	Unterkrainer Bahnen
227.668	12.145	97.211	37.746	134.957	3.139	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	3.139	. . .	Valsugana Bahn
44.298	16.407	14.589	16.890	31 479	2.862	15.157	18.571	33.728	3.066	— 6·7	2.862	3.066	Vöcklabruck-Kammer
183.910	69.810	55.081	55.734	110 815	2.052	55.221	40.225	95.446	1.768	+ 16·1	2.052	1.768	Welser Localbahnen
106.224	238.540	33.765	95 154	128.919	7.583	32.518	101 124	133.642	7.861	— 3·5	7.583	7.861	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
109.750	25.384	25.688	37.370	63 058	2.252	27.590	35.144	62.734	2.241	+ 0 5	2.252	2.241	Wodňan-Prachatitz
37.603	18.790	12.301	24.731	37.032	2 178	14.602	24.566	39.168	2.304	— 5·0	2.178	2.304	Wotic-Selčan
38.143	4.187	8.993	7.609	16.602	1.383	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	1.383	. . .	Ybbsthalbahn
23.113	341.846	2.885	130.155	133.040	16.630	2.880	117.018	119.898	14.987	+ 11·0	16.630	14.987	Zeltweg-Fohnsdorf
8.460	2.891	3.261	5.582	8.843	1.768	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	1.768	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
30.256	113 987	7.690	92.576	100.266	4.178	7.446	106.469	113.915	4.746	— 12·0	4.178	4.746	Časlau-Zawratetz
10.480	62.854	1.276	31.172	32.448	6.490	1.177	30.758	31.935	6.387	+ 1·6	6.490	6.387	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
2,162.979	9,132.246	510.409	5,917.480	6,427.889	63.642	527.491	5,731.278	6,258.769	61.968	+ 2·7	63.642	61.968	Aussig-Teplitzer Eisenb.
2,439.475	2,232.732	1,066.558	3,833.938	4,900.496	15.314	1,096.203	3,794.958	4,891.161	15.285	+ 0·2	15.314	15 285	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
874.045	2,736 780	581.033	3,402.038	3,983.971	21.419	572.893	3,334.737	3,907.630	21 009	+ 2·0	21.419	21.009	Linie lit. A
1,549.395	3,625.312	908 570	5,216.354	6,124 924	25.953	917.709	4,987.285	5,904.994	25 021	+ 3·7	25 953	25.021	Linie lit. B
506.870	782.338	195.223	1,510.124	1,705.347	18.739	193.601	1,433.770	1,627.371	17.883	+ 4·8	18.739	17.883	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
10,429.111	12,878.005	6,690.542	29,574.301	36,264 843	35.005	6,526.701	27,940.099	34,466.800	33 269	+ 5·2	35.005	33.269	Hauptbahnnetz
1,143.510	609.210	248.351	552.466	800.817	2.850	223.695	492.620	716.315	2.703	+ 5·4	2.850	2 703	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
639.509	1,075.834	315.844	2,272 186	2,588.030	40.438	286.280	2,129 958	2,416.238	37.754	+ 7·1	40.438	37.754	Oesterr. Strecke
123.186	730.692	29.665	400.827	430.492	28 699	29.078	342.390	371.468	24.765	+ 15·9	28.699	24 765	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1896	1895	Im Monate December 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	287.677	266 585	215.776	508.607	724.383	1.153	727.037	1.158	— 0·4	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	137.093	342.157	82.994	474.714	557.708	1.811	687.538	2.232	— 18·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	612.303	819 806	397.996	1,770.786	2,168.782	1 588	2,006.875	1.469	+ 8·1	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	27.291	21.669	7.329	18.346	25.675	778	27.021	819	— 5·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	883.568	381.611	551.856	2,422.273	2,974.129	1.966	2,980.549	1.970	— 0·2	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	4.733	. . . .	738	. . . .	738	185	731	183	+ 1·1	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	149.518	150.306	60.257	242.711	302.968	1.063	280.294	983	+ 8·1	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	74.754	30.731	22 058	37.697	59.755	671	64 176	721	— 6 9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	24.757	56 349	8.669	68.092	76.761	1.181	72.383	1.114	+ 6·0	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.257	1.117	578	707	1.285	184	1.444	206	— 10·7	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	31.151	28.234	8.138	43 558	51.696	268	47.721	247	+ 8·5	193	192
Bozen-Meraner Bahn	31	31	17.326	5.490	11.201	12.478	23.679	764	22.334	720	+ 6·1	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.851	1.349	896	3.208	4.104	164	4.426	177	— 7·9	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.691	1.814	1.033	3.095	4.128	165	4.675	187	— 11·8	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	16.821	7.088	5.602	8.486	14.088	201	14.826	212	— 5·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.134	4.406	1.204	2.081	3.285	1.095	3.255	1.085	+ 0·9	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.725	984	4 305	3.067	7.372	307	7.366	307	0	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	7.736	1.426	4.927	7.100	12 027	207	9.731	168	+ 23·2	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9 036	5.192	1.611	4.331	5.942	743	5.134	642	+ 15·7	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.701	1.613	949	2.782	3.731	249	3.485	232	+ 7·3	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.700	684	837	987	1.824	73	1.584	63	+ 15·9	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	41.291	14.473	14 900	14.669	29.569	870	31.814	936	— 7·1	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	. . .	7.171	864	2.546	998	3.544	141	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.164	2.021	3.471	2.674	6.145	92	8.994	134	— 31·3	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	7.369	23.840	1.517	14.193	15.710	873	16.644	925	— 5·6	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	10.320	5.109	3.100	5.200	8.300	173	7.189	150	+ 15·3	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . .	564	772	111	520	631	90	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.812	27.216	168	21.284	21.452	2.145	19.226	1.923	+ 11·5	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.950	11.097	1.639	13.584	15.223	390	14.069	361	+ 8·0	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.214	4.775	1.729	4.687	6.416	131	6.472	132	— 0·8	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.007	. . . .	1.437	1.437	180	1.450	181	— 0·6	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	59.713	7.327	6.046	4.434	10.480	1.048	9.631	963	+ 8·8	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	154.540	849	20.737	939	21.676	516	21.086	502	+ 2 8	42	41
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	35.242	. . . .	4.509	. . . .	4.509	376	4.238	353	+ 6·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	118.175	. . . .	8.954	. . . .	8 954	1.279	8.975	1.282	— 0·2	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	79.822	1.905	5.946	597	6.543	934	6.120	874	+ 6·9	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	98 007	. . . .	7.628	. . . .	7.628	1.271	6.871	1.145	+ 11·0	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	7.514	2.122	2.740	2 024	4.764	340	2.618	187	+ 81·8	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	46.117	21.449	5.272	7.204	12.476	693	7.884	438	+ 58·2	18	18
Summe	16.808	16.504	7,204.050	8,355.643	3,840.133	17,060.578	20,900.711	1.243	19,776.220	1.198	+ 3·8	16.637·2	16.419

Vom 1. Jänner bis Ende December 1896 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
3.824.557	3,280.649	2,625.943	8,197.631	10,823.574	17.236	2,570.413	7,622.336	10,192.749	16.230	+ 6·2	17.236	16.230	Garantirte Strecken
1.728.697	3,759.760	1,031.143	5,748.907	6,800 050	22.013	1,026.439	5,742.510	6,768.949	21.992	+ 0·1	22.013	21.992	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
9.146.034	9,499.386	6,099.968	20,827.644	26,927.612	19.713	6,029.168	19,809.668	25,838.836	18.915	+ 4·0	19.713	18.915	Oesterr. Linien
401.642	269.605	97.874	240.051	337.925	10.240	100.938	245.121	346.059	10.487	— 2·4	10.240	10.487	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
16.783.988	5.288.186	11,304.183	26,454.622	37,758.805	24.956	10,930.876	25,967.623	36,898.499	24.388	+ 2·3	24.956	24.388	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
338.201	. . . . .	49.834	. . . . .	49.834	12.459	50.488	. . . . .	50.488	12.622	— 1·3	12.459	12.622	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,973.129	1,827.463	754.444	2,946.369	3,700.813	12 985	725.046	2,883.302	3,608.348	12.731	+ 2·0	12.985	12.731	Südnordd. Verbindgsb.
1,149.667	455.755	367.444	473.020	840.464	9.443	366.950	445.906	812.856	9.133	+ 3·3	9.443	9.133	Wien-Aspang Bahn
313.319	706.396	106.847	830.986	937.833	14.428	101.708	814.897	916.605	14.102	+ 2·3	14.428	14.102	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
61.715	17.806	6.706	10.748	17.454	2.493	6.460	9.398	15.858	2.265	+ 10·1	2.493	2.265	Auspitzer Localbahn
352.643	451.282	96 287	446.733	543.020	2.814	93.671	432.551	526.222	2.741	+ 2·7	2.814	2.741	Böhm. Commercialb.
298.828	71.646	193.775	146.028	339.803	10.961	176.276	146.692	322.968	10.418	+ 5·2	10.961	10.418	Bozen-Meraner Bahn
26.002	13.960	12.190	33 888	46.078	1.843	12.513	39 071	51.584	2.063	— 10·7	1.843	2.063	Deutschbrod-Humpoletz
36.636	21.115	13.255	37.760	51.015	2.041	13.698	41.541	55.239	2.210	— 7·7	2.041	2.210	Gr.-Priesen-W.-Auscha
278 326	103.830	102.416	139.363	241.779	3.454	101.667	133.990	235.657	3.366	+ 2·6	3.454	3.366	Kremsthal-Bahn
131.305	52.273	12.108	25.295	37.403	12.434	11.165	22.344	33.509	11.170	+ 11·3	12.434	11.170	Kuttenberger Localb.
99.752	13.159	73.150	28.517	101.667	4.236	68.938	28.056	96 994	4.041	+ 4·8	4.236	4.041	Mori-Arco-Riva a. G.
117.867	14.795	72.660	67.450	140.110	2.416	74.800	62.799	137.599	2.372	+ 1·9	2.416	2.372	Mühlkreis-Bahn
121.088	60.002	21.761	48.573	70.334	8.792	21.080	46.841	67.921	8.490	+ 3·6	8.792	8.490	Neutitscheiner Localb.
31.685	21.062	10.531	32.691	43.222	2.882	10.115	36.360	46 475	3.098	— 7·0	2.882	3.098	Reichenau a/K.-Solnitz
36.942	9.942	11.958	13.342	25.300	1012	11.848	12.065	23.913	957	+ 5·7	1.012	957	Radkersburg-Luttenbg.
511.665	168.675	181.330	178.103	359.433	10.572	184.853	180.658	365.511	10.750	— 1·7	10.572	10.750	Reichenberg-Gablonz-T.
87.007	21.689	33.340	25.185	58.525	2.545	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.545	. . .	Salzburg-Lamprechtsh.
228.967	29.767	148.208	47.979	196.187	2.928	173.543	43.929	217.472	3.246	— 9·7	2.928	3.246	Salzkammergut-Localb.
85.712	342.126	18.575	213.806	232.381	12.910	15.996	190.869	206.865	11.493	+ 12·3	12.910	11.493	Stauding-Stramberger
150.352	52.796	47.330	59.550	106.880	2.226	48.009	49.614	97.623	2.034	+ 9·4	2.226	2.032	Steyrthal-Bahn
54.65	8.818	1.066	5.559	6.625	2.208	. .	. . . .	. . . .	. .	. . .	2.208	. . .	Stramberg-Wernsdorf
24.216	268.663	2.251	203 988	206.239	20.624	2.175	124.631	216.806	21.681	— 4·9	20.624	21.681	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
71.703	144.023	25.188	172.690	197.878	5.074	25.529	131.062	156 591	4.015	+ 26·4	5.074	4.015	Cilli-Wöllan
119.801	60 534	34.404	57.522	91.926	1.876	36.150	52.751	88.901	1.814	+ 3·4	1.876	1.814	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
13.886	16.953	2.476	27.646	30.122	3.765	3.149	26.968	30.117	3.765	. . .	3.765	3.765	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
918.873	67.193	92.454	42.631	135.085	13.509	90.560	42.047	132.607	13.260	+ 1·9	13.509	13.260	Brünner Localeisenb.-G.
2,244.014	6.672	309.153	9.060	318.213	7.577	286.703	9.350	296.053	7.221	+ 4·9	7.577	7.221	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
690.680	. . . . .	81.812	. . . . .	81.812	6.818	75.558	. . . . .	75.558	6.297	+ 8·3	6.818	6.297	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
1.713.457	. . . . .	141.690	. . . . .	141.690	20.241	[142.331	. . . . .	142.331	20.333	— 0·4	20.241	20.333	Dampftr. Wien-Nussd.
705.402	81.941	69.995	9.772	79.767	11.395	60.611	8.279	68.890	9.841	+ 15·7	11.395	9.841	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
1,467.986	. . . . .	119.452	. . . . .	119.452	19 909	104.925	. . . . .	104.925	17.487	+ 13·9	19.909	17.487	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
244.193	41.079	53.682	36.211	89.893	6.421	58.959	35.117	94.076	6.719	— 4·4	6.421	6.719	Salzburger Eisenb. u. Tr.
657.789	276.952	72.046	115 663	187.709	10.428	62.170	73.981	136.151	7.564	+ 37·9	10.428	7.564	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
08.402.321	91,821.543	62,355.560	194,637.939	256,993.499	15.447	60,486.773	183,564.139	244,050.912	14.864	+ 3·9	15.447	14.864	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1895 (Kilometer)	Im Monate December 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate December 1896 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate December 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: pro Kilom. (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende December 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende December 1895 (Kilometer)
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.553·3	7.550	2,937.000	1,445.300	1,616.200	5,044.000	6,660.200	882	6,642.625	880	+ 0·2	7553·3	7550
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	16.700	15.000	7.000	24.000	31.000	455	38.739	569	— 20·0	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	20.000	4.000	10.000	8.000	18.000	166	18.162	167	— 0·6	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	145	20.000	4.200	10.000	8.500	18.500	128	18.078	125	+ 2·4	145	43·5
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.000	1.700	2.000	2.200	4.200	71	4.671	79	— 10·1	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	7.500	2.500	3.000	5.000	8.000	97	7.085	86	+ 12·9	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	4.200	2.100	2.100	4.200	6.300	128	6.676	136	— 5·9	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	20.000	4.000	10.000	8.500	18.500	140	17.121	130	+ 7·7	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	3.400	1.000	1.700	2.000	3.700	64	. . . .	. . .	. . .	20·9	. . .
Budapest-Gran Localbahn . . .	49·8	44·7	9.600	4.600	4.800	9.200	14.000	281	7.615	170	+ 65·3	45·6	5·6
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	63·2	63·2	6.500	3.300	3.250	5.300	8.550	135	7.191	114	+ 18·4	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.400	1.500	400	3.000	3.400	143	3.841	161	— 11·2	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	10.500	3.100	6.600	6.200	12.800	94	14.146	104	— 9·6	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56 8	56·8	9.200	6.600	4 600	9.000	13.600	239	9.356	165	+ 44·8	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	5.200	800	2.100	1.200	3.300	84	2.881	73	+ 15·1	39·3	39·3
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	59	. . .	3.200	800	1.600	1.200	2.800	47	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.200	1.100	2.600	2.200	4.800	92	5.217	101	— 8·9	51·9	51·9
Garamberzencze-Léva-Localb. .	66·1	. . .	3.000	1.500	1.500	3.000	4.500	69	. . . .	. . .	. . .	12·1	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	5.800	4.500	2.900	9.100	12.000	239	14.884	296	— 19·3	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.000	5.000	11.000	10.000	21.000	298	26.520	377	— 21·0	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	11.600	4.100	5.800	8.200	14.000	120	16.428	141	— 14·9	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42	37·4	5.000	2 100	2.500	4.200	6.700	160	4.539	121	+ 32·2	39·2	10·4
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	22.600	6.400	11.300	12.700	24.000	203	22.707	192	+ 5·7	118·3	118·3
Hegyes-Feketehegy-Palanka . .	55·5	. . .	3.600	2.600	1.800	5.200	7.000	126	. . . .	. . .	. . .	8·9	. . .
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	6.000	1.200	3.000	1.500	4.500	139	4.830	150	— 7·3	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	3.000	50	600	100	700	59	499	42	+ 40·5	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1 000	300	400	400	800	64	1.365	109	— 41·3	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.600	300	800	600	1.400	53	2.967	113	— 53·1	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54·1	. . .	3.200	1.000	1.600	1.700	3.300	61	. . . .	. . .	. . .	25·2	. . .
Karczag-Tiszafüred	44 3	. . .	3.000	600	1.500	1.200	2.700	61	. . . .	. . .	. . .	27·9	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	8.400	5.200	4.200	7.500	11.700	198	11.420	196	+ 1·0	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	41·9	3.900	400	1.600	700	2.300	55	2.628	63	— 12·7	41·9	7·8
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb. .	29·7	. . .	2.200	400	1.100	700	1.800	61	. . . .	. . .	. . .	7·4	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.000	4.000	2.000	6.000	8.000	176	6.752	148	+ 18·9	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	4.400	1.200	2.200	2.500	4.700	145	4.664	144	+ 0·7	32·4	32·4
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	. . .	4.400	700	2.200	1.300	3.500	66	. . . .	. . .	. . .	6·7	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	3.800	1.400	1.500	2.000	3.500	158	3.181	143	+ 10·5	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	4.400	2.400	2.200	4.800	7.000	63	6.848	62	+ 1·6	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	4.200	2.000	2.800	2.900	5.700	176	4.811	149	+ 18·1	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	13.200	4.300	5.300	8.700	14.000	105	9.882	74	+ 41·9	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	2.600	900	700	1.000	1.700	111	1.536	100	+ 11·0	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.800	2.000	1.300	4.000	5.300	130	6.089	149	— 12·8	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	3.800	600	1.900	1.100	3.000	106	. . . .	. . .	. . .	20·2	. . .
Neógráder Comitatsbahnen . .	110·2	. . .	9.800	3.000	4.900	6.100	11.000	100	. . . .	. . .	. . .	33·4	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	5.600	3.000	3.400	6.000	9.400	165	8.730	153	+ 7·8	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	. . .	2.400	600	1.200	800	2.000	55	. . . .	. . .	. . .	15·2	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	33	. . .	2.200	800	1.100	1.100	2.200	67	. . . .	. . .	. . .	11·7	. . .
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.000	17.000	1.000	19.000	20.000	1.105	23.447	1.295	— 14·7	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	44·1	8.200	2.000	4.200	3.900	8.100	184	8.100	184	0	44·1	15·9
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	5.000	7.800	2.500	11.500	14.000	405	8.290	240	+ 68·8	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	196·6	. . .	12.000	3.000	6.000	6.000	12.000	61	. . . .	. . .	. . .	149 7	. . .
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	2.600	100	2.900	3.000	172	3.255	187	— 8·0	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.000	7.000	6.000	14.000	20.000	165	18.753	155	+ 6·7	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	4.700	2.200	2.200	2.500	4.700	100	45.32	96	+ 4·2	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	12.000	3.300	6.000	6.500	12.500	239	12.240	234	+ 2·1	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.000	500	1.300	500	1.800	86	1.627	77	+ 11·7	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	6.400	3.500	4.500	7.000	11.500	190	8.966	148	+ 28·4	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	4.900	2.300	3.700	3.300	7.000	198	5.253	149	+ 32·9	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	43·9	6.000	3.500	3.000	7.000	10.000	107	5.721	130	— 17·7	93·2	16·3
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	6.000	600	3.000	1.000	4.000	116	4.276	124	— 6·5	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	5.100	6.100	5.400	12.000	17.400	161	15.451	143	+ 12·6	107·8	107·8

Vom 1. Jänner bis 31. December 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate: 1896	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
33,551.900	18,481.200	23,196.759	68,053.505	91,250.264	12.081	21,438.184	62,386.502	83,824.686	11.103	+ 8·8	12.081	11.103	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
208.600	221.100	91.200	353.400	444 600	6.529	118.967	365.270	484.237	7.111	— 8·2	6.529	7.111	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
237.600	46.700	118 800	93 500	212.300	1.955	131.918	74.601	206.519	1.902	+ 2·7	1.955	1.902	Bács-Bodrogher Com. B.
236.600	52.800	118.300	86.800	205.100	1.414	43.523	23.064	66.587	1.531	— 7·6	1.414	1.531	Baja-Zombor-Neusatz
68.700	25.200	28.500	33.400	61.900	1.044	32.024	30.524	62 548	1.055	— 1·0	1.044	1.055	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
81.400	22.000	35.500	44.300	79 800	965	41.464	32.199	73.663	891	+ 8·4	965	891	Békés-Csanáder Bahn
55.900	30.200	27.950	54.100	82.050	1.671	28.243	50.854	79.097	1.611	+ 3·7	1.671	1.611	Békéser Comitatsbahnen
241.600	61.100	120.800	122.500	243.300	1.845	121.395	104.358	225.753	1.712	+ 7·8	1.845	1.712	Biharer Vicinalbahn
14.400	4.400	7.200	8.500	15.700	751	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	751	. . .	Boldvathalbahn
112.200	34.700	56.000	69.500	125 500	2.752	7.437	3.466	10 903	1.947	+ 41·3	2.752	1.947	Budapest-Gran Localb.
81.700	34.300	40 950	52.600	93.550	1.480	50.562	42 284	92.846	1.469	+ 0·8	1.480	1.469	Budapest-Lájosmizse
17.700	15.800	5.450	30.550	36.000	1.513	6.125	32.246	38.371	1.612	— 6·1	1.513	1.612	Csetnekthal-Bahn
137.400	49.200	84.700	98.400	183 100	1.345	84.753	101.483	186.236	1.368	— 1·7	1.345	1.368	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
105.000	54.300	52 600	71.200	123.800	2.180	54.634	60.253	114 887	2.023	+ 7·8	2.180	2.023	Debreczin-Hajdu-Nánás
63.500	9.500	25.600	14.300	39.900	1.015	25.892	10.485	36.377	926	+ 9·6	1.015	926	Debreczin—Nagy-Léta
7.400	1.600	3 700	2.400	6.100	610	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	610	. . .	Fehereser und Tolnaer
58.000	12.300	29.000	24.400	53.400	1.030	32.482	22 600	55 082	1.062	— 3·0	1.030	1.062	Felek-Fogaraser Bahn
6.800	2.600	3.400	5.200	8.600	711	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	711	. . .	Garamberzencze-Léva
72.000	63.700	35.700	127.300	163.000	3.247	38.613	148.599	187.212	3.729	— 12·9	3.247	3.729	Gran—Almás-Füzitö
265.400	60.500	133.000	120.100	253.100	3.595	1.55129	136.221	291 350	4.138	— 13·1	3.595	4.138	G. Kikinda-G. Becskerek
168.500	60.600	84.000	122.400	206.400	1.770	90.698	131.515	222.213	1.906	— 7·1	1.770	1.906	Grosswardein-B.-Vaskoh
49.800	20.500	24.800	41.100	65.900	1.681	8.656	6.872	15 528	1.493	+ 12·6	1.681	1.493	Gyula-Feherv.-Zalathna
303.000	95.100	151.500	190.500	342.000	2.891	157.910	177.216	335.126	2.833	+ 2·1	2.891	2.833	Háromszéker Localb.
6.800	4.800	3.400	9.600	13.000	1.461	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.461	. . .	Hegyes-Fek.-Palanka
54.400	14.900	27.200	22.700	49.900	1.550	32.932	20.930	53.862	1.673	— 7·3	1.550	1.673	Hermannst.-Felek. Lb.
31.600	1.600	6.250	2.950	9.200	773	5.500	1.669	7.169	602	+ 18·5	773	602	Hermannst.-N. Disznod
13 200	5.350	5.400	7.300	12.700	1.016	6.223	12.481	18.704	1.496	— 32·1	1.016	1.496	Hidegkut-Gyönk-Tamási
17.900	6.100	9.400	11 600	21.000	802	7.868	20.318	28.186	1.076	— 25·5	802	1.076	Kaposvár-Mocsolad
21.800	5.300	10.900	8.700	19.600	778	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	778	. . .	Kaposvár-Fonyod
18.400	5.900	9.200	11.800	21.000	753	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	753	. . .	Karczag-Tiszafüred
99.000	66.900	49.600	99.400	149.000	2.521	50.516	85.564	136.080	2.303	+ 9·5	2.521	2.303	Kaschau-Torna
39.000	4.150	15.650	7.700	23.350	557	4.876	551	5.427	696	— 20·0	557	696	Kecskem.-Füllöpszállás
6.400	1.300	3.200	2.100	5.300	716	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	716	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
44.400	41.100	22.200	64.500	86.700	1.905	25.244	57.253	82.497	1.813	+ 5·1	1.905	1.813	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
53.200	19.100	26.600	38.300	64.900	2.003	34.329	30.588	64.917	2 004	— 0·5	2.003	2.004	Körös-Belovár Localb.
6.600	1.100	3.300	2.200	5.500	821	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	821	. . .	Komorn-Dunaszerdah.
42.900	20.600	17.200	23.500	40.700	1.833	17.215	19.328	36.543	1.646	+ 11·4	1.833	1.646	Kun-Szt. Márton-Szentes
47.600	23.600	23.800	46 000	69.800	633	31.378	52.013	83.391	756	— 16·3	633	756	Máros-Ludás—Bistritz
54.900	27.200	35.900	42.300	78.200	2.421	37.126	39.798	76.924	2.382	+ 1·6	2.421	2.382	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
148.700	45.900	60 500	91.500	152.000	1.144	60.368	84.410	144.778	1.089	+ 5·1	1.144	1.089	Matraer Vicinalbahnen
29.600	8 600	8.400	12.600	21.000	1.373	9.479	10.438	19.917	1.302	+ 5·5	1.373	1.302	Mezötur-Turkever E.
35.600	22.100	16.400	44.500	60 900	1.489	17.873	68.343	86.216	2.108	— 29·4	1.489	2.108	Muránythalbahn
23.700	4.850	11.850	9.700	21.550	1.067	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.067	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
35.600	11.200	17.800	22.400	40.200	1.204	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.204	. . .	Neógráder Comitatsb.
69.500	29.700	44.000	60.000	104.000	1.825	44.750	70.904	115.654	2.029	— 10·1	1.825	2.029	Nyiregyháza-M.-Szalka
13.800	2.200	6 900	3.100	10.000	658	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	658	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
6.800	1.800	3.400	2.700	6.100	521	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	521	. . .	Pancsova-Petrovoszello
27.400	121.500	13.500	150.200	163.700	9.044	12.532	171.999	184.531	10.195	— 11·3	9.044	10.195	Petroszény-Lupény
94.600	26.300	47.400	52.100	99.500	2.256	20.890	14.672	35.562	2.237	+ 0·8	2.256	2.237	Pressburg-Dunaszerdah.
50.800	53.100	25.400	76.400	101.800	2.942	43 561	57.875	101.436	2.932	+ 0·3	2.942	2.932	P. Tenyö-K. Szt. Márton
83.300	21.400	41.650	42.800	84.450	565	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	565	. . .	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
4.900	25.900	1.650	28.400	30.050	1.727	1.406	27.614	29.020	1.668	+ 3·5	1.727	1.668	Ruma-Vrdnik
156.300	84.600	78.400	170.600	249.000	2.056	74.807	151.869	226.676	1.872	+ 9·8	2.056	1.872	Slavonische Localbahn
58.400	24.700	27 800	28.300	56.100	1.191	29.296	25 642	54.938	1.166	+ 2·1	1.191	1.166	Somogy-Szobb-Barcs
136.600	39.700	68.300	79.900	148.200	2.828	72.452	74.766	147.218	2.810	+ 0·6	2.828	2.810	Steinamanger-Pinkafeld
41.200	7.000	16.000	7.000	23.000	1.095	16.191	7.353	23.544	1.121	— 2·3	1.095	1.121	Steinamanger-Rum
78.900	46.400	54.800	93.200	148.000	2.450	50.088	97.768	147.856	2.448	+ 0·1	2.450	2.448	Száthmar-Nagybánya
48.100	30.700	34 700	46.200	80.900	2.292	35 837	38.794	74 631	2.114	+ 8·4	2.292	2.114	Székler Bahn
82.400	39.400	41.400	77.000	118.400	1.270	11.573	23.994	35.567	2.182	— 41·8	1.270	2.182	Szt. Lörincz—Slatina
76.800	7.800	38.400	11.700	50.100	1.448	40 263	10.392	50.655	1.464	— 1·1	1.448	1.464	Szentes-H.-M.-Vásárhely
61.000	65.200	68.100	126.400	194.500	1.804	68.475	121.593	190.068	1.763	+ 2·3	1.804	1.763	Szilágyságer Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1896 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1895 (Kilometer)	Im Monate December 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate December 1896 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate December 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: pro Kilom. (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December 1896 (Kilometer)	1895 (Kilometer)
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	100	300	9	405	12	— 25·0	32·9	32·
Temesvár—Buziás	35·8	. . .	1.800	500	900	1.000	1.900	53				4·4	. .
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	7.600	1.300	3.800	2.600	6.400	102	6.766	108	— 5·6	62·9	16·
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	47·5	. . .	3.100	600	1.500	1.000	2.500	53	. . . .	. . .	. . .	8·8	. .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	3.400	3.200	1.700	4.000	5.700	180	4.323	137	+ 31·4	31·6	31·
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	2.200	800	1.100	1.600	2.700	60	. . . .	. . .	. . .	22·6	. .
Versec—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	9.600	1.600	4.800	3.200	8.000	95	6.516	77	+ 23 5	84 6	84·
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	2.100	9.600	2.700	11.000	13.700	258	11.435	215	+ 20 0	53·1	53·
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2.200	700	1.100	1.400	2.500	68	1.573	43	+ 58·1	36·5	36·
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	320·9	54.000	24.000	25.000	48.000	73.000	215	68.222	213	+ 0·9	340·2	299·
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	22.000	7.500	11.000	15.000	26.000	202	19.936	155	+ 30·3	128·8	128·
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	43·1	13·6	1.800	1.200	900	2.500	3.400	79	2.081	153	— 48·4	27·7	1·
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·2	23·7	3.400	2.900	1.700	3.200	4.900	102	2.081	88	+ 15·9	48·2	9·
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.500	2.200	1.800	4.400	6.200	139	6.080	136	+ 2·2	44·6	41·
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	377·9	377·9	102.644	181.754	49.072	351.063	400.135	1.059	458.113	1.212	— 12·6	377·9	377·
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.260	30.989	2.315	34.124	36.439	539	44.651	661	— 18·5	67·6	67·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	50.286	69.526	15.348	86.790	102.138	853	86.781	724	+ 17·8	119·8	119·
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	143.616	216.361	108.795	257.235	366.030	520	365.961	520	0	704·1	704·1
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	386·1	361	62.100	80.870	35.200	100.700	135.900	352	124.000	343	+ 2·6	363·1	339·
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	57·8	38·3	2.052	9 423	942	9.396	10.338	179	8.414	220	— 18·6	40	38·
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	358	1.387	110	1.120	1.230	58	1.360	64	— 9·4	21·1	21·
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	4.369	16.015	3.487	23.063	26.550	216	26.940	219	— 1·4	123·2	123·
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	188.471	9.372	25.425	2.270	27.695	603	25.099	547	+ 10·2	45·9	45·
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	75.249	2.959	5.821	683	6.504	813	5.950	744	+ 9·3	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn)*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	2·1	. . .
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	4.115	1.525	2.425	2 874	5.299	118	7 802	174	— 32·2	44·9	44·
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.122	11.173	727	11.455	12.182	369	13.421	407	— 9·3	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	7.985	1.552	1.972	2.257	4.229	243	4.044	232	+ 4·7	17·4	17·
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	7.121	849	2.494	827	3.321	122	3.090	113	+ 8·0	27·3	27·
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.621	6.855	263	2.828	3.091	909	675	199	+356·8	3·4	3·
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.455	3.180	380	858	1.238	144	1.329	155	— 7·1	8·6	8·
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	2.861	1.058	954	1.675	2.629	274	2.650	276	— 0·7	9·6	9·
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.382	836	999	773	1.772	140	2.082	164	— 14·6	12·7	12·
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	62·7	62·7	6.773	12.360	1.290	16.078	17.368	277	19.493	311	— 10·9	62·7	62·
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	4.016	5.819	1.557	12.566	14.123	167	10.352	122	+ 36·9	84·6	84·
N.-Lomn.—Tatra-Lomn.(elekt.)*)	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	3·4	3
Poprádthal-Bahn	14	14	5.758	4.871	1.482	3.507	4.989	356	4.848	346	+ 2·9	14	14
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	25.929	13.810	18.406	34.839	53.245	235	55.000	243	— 3·3	226·4	226·4
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	1.720	2.132	368	916	1.284	117	1.295	118	— 0·8	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.146	454	363	382	745	80	670	72	+ 11·1	9·3	9·3
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	10	3.600	2	1.050	1.052	185	1.052	185	0	5·7	5·7
Torontaler Localbahnen	214·7	195·8	53.295	11.803	20.470	22.959	43.429	202	41.973	214	— 5·6	214·7	174·8
Ungthalbahn	42·9	42·9	6.100	6.610	1.858	8.174	10.032	234	8.955	209	+ 12·0	42·9	42·9
Summe	14.975·0	13.823·0	4,236.714	2,388.893	2,181.875	6,445.362	8,627.237	576	8,540.013	617	— 6·6	14.350	13.429
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.808	16.504	7,204.050	8,355.643	3,840.133	17,060.578	20,900.711	1.243	19,776.220	1.198	+ 3·8	16.637·2	16.419
Summe der ungar. Eisenbahnen	14.975	13.823	4,236.714	2,388.893	2,181.875	6,445.362	8,627.237	576	8,540.013	617	— 6·6	14.350	13.429
Hauptsumme	31.783	30.327	11,440.764	10,744.536	6,022.008	23,505.940	29,527.948	929	28,316.233	934	— 0·5	30.987·2	29.848

Oesterreichische

Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	623	. . . .	240	. . . .	240	. . .	114	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

*) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende December 1896 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate: 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
7.100	1.200	2.900	1.600	4.500	137	3.048	1.466	4 514	137	. . .	137	137	Taraczthal-Bahn
2.600	700	1.300	1.400	2.700	614	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	614	. . .	Temesvár-Buzias
81.300	13.550	40.650	26.700	67.350	1.071	13.591	7.540	21.131	1.258	— 14·9	1.071	1.258	Temesvár-N. Szt. Miklos
7.100	1.300	3.300	2.100	5.400	614	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	614	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
39.000	26.900	19.500	33.100	52 600	1.665	21.862	32.063	53.925	1.706	— 2·4	1.665	1.706	Ujszász-Jaszapáther E.
11.800	4.500	5.900	8.900	14.800	655	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	655	. . .	Ungarische Südostbahn
93.200	22.300	46.600	44.900	91.500	1.082	50.365	28.735	79.100	935	+ 15·7	1.082	935	Versec—Kubin-Dunap.
25.700	112.300	31.900	126.000	157.900	2.974	38.687	123.219	161.906	3.049	— 2·6	2.974	3.049	Vinkovce-Brčka
24.500	6.380	13.250	10.520	23.770	651	13.007	10.672	23.679	649	+ 0·3	651	649	Warasdin-Golubovec
597.200	247.200	279.000	495.800	774.800	2.278	269.696	514.792	784.488	2.621	— 13·1	2.278	2.621	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
247.200	95.500	123.900	191.000	314.900	2.445	139.962	185.625	325.587	2.528	— 3·3	2.445	2.528	Zagorianer Bahn
34.600	15.950	16 800	18.000	34.800	722	11.370	5.202	16.572	1.744	— 58·6	722	1.744	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
25.000	22.100	11.700	44.300	56.000	2.022	476	1.605	2.081	1.734	+ 16·6	2.022	1.734	Zsebely-Csákovárer Lb.
54.300	22.700	21.700	45.400	67.100	1.505	20.849	45.153	66.002	1.583	— 4·9	1.505	1.583	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1,379.965	2,426.207	824.392	3,889.700	4,714.092	12.474	799.741	3,612.609	4,412.350	11.676	+ 6·8	12.474	11.676	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
65.322	481.513	28.813	550.138	578.951	8.565	29.011	554.598	583.609	8.633	— 0·8	8.565	8.633	Mohács-Fünfkirchner E.
672.714	539.812	208.699	724.153	932.852	7.787	192.365	678.908	871.273	7.273	+ 7·1	7.787	7.273	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,944.204	2,477.700	1,747.143	5,948.404	7,695.547	10.930	1,701.136	5,790.045	7,491.181	10.639	+ 2·7	10.930	10.639	Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
675.911	816.086	400.030	1,278.310	1,678.340	4.622	362.120	992.900	1,355.020	3.989	+ 15·9	4.622	3.989	Arader u. Csánader E.
9.283	117.813	3.452	108.747	112.199	2.805	2.790	106.216	109.006	2.846	— 1·4	2.805	2.846	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
8.477	22.937	3.520	18.120	21.640	1.026	3.720	14.640	18.360	870	+ 17·9	1.026	870	Borossebes-Menyháza
55.762	189.606	49.047	276.042	325.089	2.639	61.639	273.006	334.645	2.716	— 2·8	2.639	2.716	Barcs-Pakraczer E.
2,733.436	164.511	368.387	40.680	409.067	8.912	326.309	36.538	362.847	7.905	+ 12·7	8.912	7 905	Budapester Localb.
771.182	31.819	71.992	7.847	79.839	9.980	70.494	8.229	78.723	9.840	+ 1·4	9.980	9.840	Budapest-Szt. Lörincz
1.537	289	2.374	314	2.688	1.280	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.280	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
61.094	24.773	41.572	41.945	83.517	1.860	43.342	68.887	112.229	2.500	— 25·6	1.860	2.500	Eperjes-Bartfeld
39.768	148.265	9.849	152.638	162 487	4.924	9.715	150.356	160.071	4.851	+ 1·5	4.924	4.851	Gölnitzthal-Bahn
104.888	13.540	26.773	19 296	46.069	2.648	25.914	20.121	46.035	2.646	+ 0·1	2.648	2.646	Güns-Steinamanger
161.990	11.926	34.871	10.709	45.580	1.670	30 663	11.383	42.046	1.540	+ 8·4	1.670	1.540	Haraszti-Ráczkev
20.112	30.387	2.709	13.880	16.589	4.879	2.540	12.025	14.565	4.284	+ 13 9	4.879	4.284	Holics-Gödinger Localb.
34.427	40.832	6.076	11.903	17.979	2.091	5.527	12.241	17.768	2.066	+ 1·2	2.091	2 066	Késmark-Szepes-Bélá
44.929	22.251	15.249	22.899	38.148	3.974	14.709	24.460	39.169	4.080	— 2·6	3.974	4.080	Keszthély-B. Szt. György
43.759	11.666	13.954	10.520	24.474	1.927	14.028	10.778	24.806	1.953	— 1·3	1.927	1.953	Löcsethal-Bahn
86 108	132.152	19.792	173.099	192.891	3.076	23.758	158.514	182.272	2.907	+ 5·8	3.076	2.907	Marmaroser Salzb. A.-G.
50.369	77.357	23.292	167.827	191.119	2.259	25.555	191.292	216.847	2.563	— 11·9	2.259	2.563	Nagy-Károly-Somkuti
4.830	222	1.463	286	1.749	192	77	208	285	95	+102·1	192	95	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
87.022	63.408	24.223	41.572	65.795	4.699	23.906	42.987	66.893	4.778	— 1·7	4.699	4.778	Poprádthal-Bahn
357.301	181 801	249.243	432.718	681.961	3.012	249.642	407.456	657.098	2.902	+ 3·8	3.012	2.902	Számosthal-Bahn
22.404	24.796	5.220	12.681	17.901	1.627	5.020	12.065	17.085	1.553	+ 4·8	1.627	1.553	Szepes-Béla-Podolin
24.584	8.081	4.216	7.050	11.266	1.211	3.978	5.740	9.718	1.045	+ 15·9	1.211	1.045	Szep. Olaszi-S.Varalja
143	43.200	26	12.600	12.626	2.215	25	12.600	12.625	2.215	. . .	2.215	2.215	Terret-Kowaszna
514.485	211.054	234.141	450.468	684.609	3.189	191.764	303.432	495.196	2.833	+ 12·6	3.189	2.833	Torontaler Localb.
89.970	90.431	26.882	122.070	148.952	3.472	27.748	126.412	154.160	3.593	— 3 4	3.472	3.593	Ungthalbahn
49,383.776	29,425.465	30,537.159	87,053.641	117,590.800	8.191	28,361.806	79,934.249	108,296.055	8.064	+ 1·6	8.191	8.064	**Summe**
													Recapitulation.
108,402.321	91,821.543	62,355.560	194,637.939	256,993.499	15.447	60,486.773	183,564.139	244,050.912	14.864	+ 3·9	15.447	14.864	**Se. d. österr. Eisenb.**
49,383.776	29,425.465	30,537.159	87,053.641	117,590.800	8.191	28,361.806	79,934.249	108,296.055	8.064	+ 1·6	8.191	8.064	**Se. d. ungar. Eisenb.**
157,786.097	121,247.008	92,892.719	281,691.580	374,584.299	12.088	88,848.579	263,498.388	352,346.967	11.805	+ 2·4	12.088	11.805	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1896	1895	Name
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
135.350	58	48.063	82	48.145	. . .	62.344	361	62.705	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1896	1895	Im Monate December 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1895: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende December 1896	1895
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
												Oesterreichische Eisenbahnen	
Baden—Vöslau *)													
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	3·3	12.006		1.031		1.031		1.951				
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	4.640		539		539		525				
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	287.559		15.403		15.403		13.626				
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	4.733		738		738		731				
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.) *)													
Prag-Vysočan-Lieben	4·1		97.620		6.475		6.475						
Teplitz—Eichwald **)	8·22		50.179		4.500		4.500		2.558				
												Oesterreichische	
Auf das Belvedere in Prag*)													
Auf den Laurenziberg in Prag*)													
Auf die Festung Hohensalzburg*)													
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	11.037		963		963		1.254				
												Bosnische und	
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	13.055	6.182	5.051	18.197	23.248	221	19.833	189	+ 16·9	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	619	65.675	40.182	36.236	127.810	164.046	265	161.279	261	+ 2·0	619	608
												Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn	
Trambahn in Sarajevo													

*) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.
**) Am 24. December 1896 wurde die Theilstrecke Schulplatz—Schlossgarten eröffnet.

Localbahn Asch-Rossbach. Die Mehrfrequenz ist auf die Mehrbeförderung von Kohle, hauptsächlich für die nach vollendetem Umbaue wieder in Betrieb gesetzte Thonbrunner Spinnerei zurückzuführen.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg. Der Einnahmenausfall dieser Localbahn ist nicht in einem Rückgange der Frequenz, sondern einzig in der durch die Einbeziehung der Einnahmen für die Postbeförderung erhöhten Vergleichsziffer aus dem Jahre 1895 begründet.

Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts. Die Einnahmensteigerung dieser im August 1895 eröffneten Linie hat ihre Ursache in der um 475 Personen und 452 t Güter erhöhten Frequenz, in welcher sich die allmälige Entwicklung des Verkehres dieser Localbahn ausdrückt.

Localbahn Postelberg-Laun. Die Mehreinnahme entspricht der Mehrfrequenz von 10.285 t in den Artikeln Kohle, Zucker, Rüben und Rübenschnitten.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Das Einnahmenplus entstammt fast zur Gänze dem Güterverkehre, welcher eine Zunahme in der Beförderung von 36.837 t, meist Rüben, Rübenschnitte, Kohle und Zucker aufzuweisen hat.

Localbahn Vöcklabruck-Kammer. Der Einnahmenausfall dieser Linie resultirt aus der Gegenüberstellung einer hohen Vergleichsziffer aus dem Jahre 1895, welche Gutschriften aus nachträglich gepflogenen Abrechnungen im Betrage von fl. 1485 enthält.

Welser Localbahnen. Dieselben zeigen in Folge Mehrbeförderung von Bruchsteinen für die Traunregulirung eine Zunahme in der Frequenz um 2725 t, mit welcher auch die ausgewiesene Mehreinnahme im Einklange steht.

Die Einnahmen des Jahres 1896 sind nach definitiven Buchungen der Monate Jänner bis September richtig gestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die Einnahmen des Jahres 1896 sind auf Grund definitiver Buchungen der Monate Jänner bis inclusive September richtig gestellt.

Böhmische Nordbahn. Das für den Monat December 1896 ausgewiesene Einnahmenplus steht im Zusammenhange mit der länger andauernden Zuckercampagne.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate December 1896 hat sich, gegen den gleichen Monat des Jahres 1895, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 778, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 16.122, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 16.900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1740, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 43.060, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 44.800 ergeben.

Vom 1. Jänner bis Ende December 1896 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December 1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1895: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
mit elektrischem Betrieb													
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
299.064	. . .	31.602	. . .	31.602	. . .	1.951	. . .	1.951	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
98.745	. . .	13.138	. . .	13.138	. . .	14.506	. . .	14.506	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
3,785.692	. . .	203.006	. . .	203.006	. . .	172.852	. . .	172.852	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
338.201	. . .	49.834	. . .	49.834	. . .	50.488	. . .	50.488	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Bubna)-Belvedere
825.361	. . .	46.490	. . .	46.490	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
520.168	. . .	58.776	. . .	58.776	. . .	11.825	. . .	11.825	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
201.664	. . .	21.289	. . .	21.289	. . .	34 371	. . .	34.371	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
155.215	60.293	63.622	167.858	231.516	2.205	61.570	151.826	213.396	2.032	+ 8·5	2.205	2.032	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
902.285	527.124	537.593	1,567.518	2,105.111	3.431	557.650	1,610.255	2,167.905	3.566	— 5·0	3.401	3.566	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Trambahn in Sarajevo

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei dem Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von diversen Gütern, jene aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1896 sind auf Grund definitiver Buchungen bis inclusive August richtig gestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate December 1896 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 7483 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 12.475.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1895, eine Zunahme des Frachtenquantums um 243.047 t und des Erträgnisses um fl. 151.412.

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art	um	27.691·6 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	4.734·7 t
„ Zucker, raffinirt	„	9.394·9 t
„ Zucker, roh	„	10.407·8 t
„ Holz aller Art	„	7.016·9 t
„ Steinen aller Art	„	4.365·0 t
„ Erzen und Schlacken	„	2.997·8 t
„ Eisen und Stahl	„	344·2 t
„ Kohlen	„	42.647·1 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 6044 Personen ab und das Erträgniss um fl. 205 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 10.175 t und des Erträgnisses um fl. 6649.

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei Getreide aller Art	um	654·5 t
„ Zucker, roh	„	798·1 t
„ Holz aller Art	„	1.191·6 t
„ Eisen und Stahl aller Art	„	313·3 t

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist vornehmlich bei den Artikeln „Erze und Schlacken“, und zwar um 483 t zu verzeichnen.

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 2330 Personen und das Erträgniss um fl. 459 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 309 t und des Erträgnisses um fl. 887 zu constatiren, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Zucker, raffinirt“, „Steine aller Art“, sowie „Erze und Schlacken“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Holz aller Art“, dann „Eisen und Stahl“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der im Monate December 1896 gegenüber der gleichen Periode 1895 resultirende Einnahmenausfall per fl. 84.101 ist grösstentheils den schwächeren Getreide- und Erztransporten zuzuschreiben.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate December 1896 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1895 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro December 1896, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1895 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz . . .	+ 27.223 Personen	+ fl. 37.016·26
Ergänzungsnetz . . .	+ 160 „	+ „ 10.727·72
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 3.711 „	+ „ 8.059·19

Die gesteigerten Einnahmen entsprechen der stärkeren Frequenz.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro December 1896, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1895 verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 12.778 t	— fl. 39.669·19
„ „ Ergänzungsnetz	+ 29.891 t	— „ 140.558·28
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	+ 4.596 t	+ „ 14.614·84

Die Zunahme des Güterverkehres bezieht sich hauptsächlich auf die Artikel Kohle, Getreide und Mahlproducte.

Wenn desungeachtet bei den beiden Nordwestbahnlinien Mindereinnahmen nachgewiesen werden, so sind diese darauf zurückzuführen, dass im Monate December die das Gegenstandsjahr belastenden Cartellabrechnungen, sowie Refactien und andere Rückvergütungen berücksichtigt wurden.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern des Jahres 1896 ist bis zum Monate September vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate December 1896 gegen die gleiche Periode des Jahres 1895 für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesene Mindereinnahme von fl. 7754 vertheilt sich, wie folgt:

Personenverkehr	— fl. 13.786
Güterverkehr	+ fl. 6.032

Die gesellschaftlichen Localbahnen haben durchwegs Zunahmen erfahren, welche sich bei den ersteren zwei Bahnen sowohl auf den Personen- als auch auf den Güterverkehr beziehen.

Diese Vermehrungen betragen bei:

Liesing-Kaltenleutgeben	fl. 772
Spielfeld-Radkersburg	„ 631
Mödling-Brühl	„ 7

Bei den Pachtbahnen sind Steigerungen im Personen- und Güterverkehre zu verzeichnen, und zwar bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	um fl. 4.378
Leoben-Vordernberger Bahn . . „	„ 8.313
Vicinalbahn Güns-Steinamanger „	„ 185

Weitere Steigerungen durch Zunahme im Güterverkehre erfuhren die Localbahnen

Radkersburg-Luttenberg . .	um fl. 240
Cilli-Wöllan. . . . . „	„ 1.154

Die Mindereinnahmen der

Graz-Köflacher Bahn.	um fl. 495
Bárcs-Pakráczer Bahn . . . . . . „	„ 390

erklären sich bei der ersteren Bahn durch eine Abnahme im Güterverkehre, bei der letzteren Bahn durch eine solche im Personenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1896 sind auf Grund definitiver Buchungen bis inclusive September 1896 richtig gestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der Resultate des Monates December 1896 mit jenen des gleichen Monates im Jahres 1895 ergibt im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 818, im Güterverkehre dagegen fl. 5239 Mindereinnahmen, so dass aus dem Gesammtverkehre ein Ausfall von fl. 4421 resultiren würde.

Dieses Ergebniss ist jedoch durch den Umstand erklärt, dass in den zur Vergleichung gezogenen definitiven Einnahmen pro December 1895 die für eine längere Zeitperiode zur Liquidation gelangten Forderungen aus cartellirten Verkehren einbezogen erscheinen.

Für das ganze Betriebsjahr 1896 ergeben sich gegenüber dem Jahre 1895 aus dem Personenverkehre fl. 494, aus dem Güterverkehre fl. 27.114, zusammen fl. 27.608 Mehreinnahmen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Röhrendurchlasses in km 108·235.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconcens für die Herstellung eines Röhrendurchlasses aus Stampfbeton in km 108·235 der Nordbahnstrecke Lundenburg—Neusiedl an Stelle des offenen Durchlasses, 0·95 m weit, in km 108·235 ertheilt. [E.-M.-Z. 133/IV.]

— (Herstellung eines Kasernengebäudes im Kohlenhofe II in Brünn.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung eines Kasernengebäudes im Kohlenhofe II des Bahnhofes Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2138/IV.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Passagierfahrten Belgrad—Schabatz und Belgrad—Dubrovica.) Am 7. Februar sind laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Passagierfahrten Belgrad—Schabatz und Belgrad—Dubrovica mit folgendem Fahrplane eröffnet worden:

Von Belgrad nach Schabatz: Sonntag und Mittwoch um 7 Uhr Früh;

von Schabatz nach Belgrad: Montag und Donnerstag um 7 Uhr Früh;

von Belgrad nach Dubrovica: Montag und Donnerstag um 2 Uhr Nachmittags;

Von Dubrovica nach Belgrad: Dienstag und Freitag um 10 Uhr Vormittags.

Personal-Nachrichten.

Das k. k. Handelsministerium hat zufolge des Erlasses vom 16. Jänner 1897, Z. 814, im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht an Stelle des bisher mit der Function eines Prüfungscommissärs für Locomotivführer betrauten und erkrankten k. k. o. ö. Professors an der technischen Hochschule in Wien Rupert Böck den Professor und Fachvorstand an der k. k. Staatsgewerbeschule im I. Wiener Gemeindebezirke, Schellinggasse Nr. 13, Richard Engländer für die Dauer der Erkrankung des Professors Rupert Böck zum Prüfungscommissär für Bewerber um das Zeugniss über die Befähigung zur Führung von Locomotiven in Gemässheit des § 2, Absatz 1, der Verordnung vom 15. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 108, bestellt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Abänderung der Güterclassification im Tarife Theil I vom 1. März 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1897 erhält die Position S-14, Säuren, flüssige, folgende neue Fassung:

		Allgemeine Tarifclasse			Ausnahmetarif		
		unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg
Position S-14 (Seite 52 des Tarifes)	Säuren, flüssige, und zwar:						
	a) Salpetersäure (Scheidewasser)	II	—	—	—	7 a	8
	b) Salzsäure	II	A	B	—	—	—
	c) Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Oleum, Vitriolöl)	II	A	—	—	—	10

Im Uebrigen bleiben die allgemeinen Bestimmungen massgebend.

Wien, am 10. Februar 1897. [97]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 4 vom 1. October 1895, und Theil 2, Heft 6 vom 1. December 1895.)

Einbeziehung einer Station.

Die lediglich für Sendungen der Pressburger Dynamit-Actiengesellschaft — Dynamit Nobel neu errichtete Abfertigungsstelle Pozsony-dynamitgyár (Pressburg-Dynamitfabrik) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wird mit Giltigkeit vom 1. März 1897 mit den für Pozsony (Pressburg) bestehenden Frachtsätzen in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Wien, am 10. Februar 1897. [98]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung [38] in Nr. 7 dieses Blattes vom 19. Jänner 1897 soll es statt „unter gleichzeitiger Aufhebung der seitherigen Tarife, Theil II, Heft 1, 2 und 3“ richtig heissen: „unter gleichzeitiger Aufhebung der seitherigen Tarife, Theil II, Heft 1 und 3“.

Wien, am 9. Februar 1897. [99]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kremsthalbahn.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. April 1897 treten bei der Kremsthalbahn folgende Nachträge in Wirksamkeit, und zwar:

Nachtrag I zu den vom 1. November 1893 giltigen reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

Dieser Nachtrag enthält: Erhöhung der Fahrpreise für Tour- und Retourkarten, Aenderung der Tarifkilometer und der Gebührentabelle für Personen, Gebührentabelle für Reisegepäck und Hunde, ferner Berichtigungen und Ergänzungen.

Nachtrag II zu dem vom 1. November 1893 giltigen Theil II, Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen, sowie Kilometerzeiger für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Dieser Nachtrag enthält: Abänderung des Kilometerzeigers, Abänderung der Ausnahmetarife VIII, IX und X, Abänderung der Zusatzbestimmung zu D VI und XXV des Theiles I, Einführung ermässigter Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, sowie Frachtgüter der Classe I von Bad Hall nach Linz und umgekehrt mit ausschliesslicher Giltigkeit im directen Verkehre mit Wien, Berichtigungen und Ergänzungen.

Linz, am 9. Februar 1897. [100]

Oesterreichisch-Ungarisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. April 1897 tritt ein neuer Tarif für obigen Verkehr in Wirksamkeit, durch welchen der Tarif für den Oesterreichisch-Niederländisch-Englischen Personenverkehr vom 1. Juni 1893 nebst Nachträgen I und II aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält directe Fahrpreise zwischen Wien, Prag und Budapest einerseits und den Stationen Amsterdam, Arnheim, Haag, Haarlem, Rotterdam, Schewemingen, Utrecht und London andererseits.

Wien, am 8. Februar 1897. [101]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages II zum Personen- und Gepäcktarif, Heft 1.

Mit 17. Februar a. St./1. März n. St. 1897 tritt ein Nachtrag II zu obbezeichnetem Tarife, enthaltend: geänderte Beförderungspreise zwischen Alt-Sandec, Muszyna-Krynica und Żegiestów Bad einerseits nnd Warschau andererseits, ferner die Preise der Zusatzfahrkarten und Gepäckstaxen zwischen Wien Westbahnhof und Ischl, Lend-Gastein und Salzburg, in Kraft.

Wien, am 10. Februar 1897. [102]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saisonfahrkarten der II. und III. Classe für die Relation Wien (Staatsbahnhof)—Götzendorf oder Götzendorf (L.B.)

In der Relation Wien (Staatsbahnhof)—Götzendorf oder Götzendorf (L.B.) gelangen Saisonfahrkarten in Packeten à 40 Tourkarten unter Einhaltung der im Nachtrage VII zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck enthaltenen Bestimmungen zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

Zwischen Wien (Staatsbahnhof) und	II. Classe	III. Classe
	Preis à 40 Tourkarten in Gulden	
Götzendorf oder Götzendorf (L.B.) . . .	19·05	9·60

Wien, am 11. Februar 1897. [103]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung des Güterverkehres auf der Strecke Sissek — Semlin — Belgrad.

Der Güterverkehr auf der gesammten Savestrecke von Sissek bis Belgrad (Semlin) wird mit 15. Februar 1897 eröffnet.

Wien, am 11. Februar 1897. [104]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Sendungen von Frachtbriefen aus bereits bewirkten Gütertransporten. (Tarifirung.) Laut Urtheil des k. k. Bagatellgerichtes in Handelssachen zu Wien ddto. 7. September 1895, Z. 67.015, sind Sendungen von abgestreiften Frachtbriefen in Bezug auf die Tarifirung nicht als Sendungen von Documenten zu behandeln, wogegen es aber auch nicht richtig ist, derartige Sendungen als „Maculaturpapier" der Pos. M—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I zu declariren. Unter Bezugnahme auf diese richterliche Entscheidung fand sich das k. k. Eisenbahnministerium bestimmt, anlässlich eines neuerer Zeit vorgekommenen Falles gegentheiliger Tarifauslegung nunmehr für den Bereich der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu entscheiden, dass die Frachtberechnung für Sendungen von Frachtbriefen, welche vorher zur Abwicklung eines Gütertransportes benützt worden waren, bei Aufgabe als Eilgut zu den Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut, bezw., wenn die Bestimmungen des Tarif-Theiles I, Abschnitt B, Ziffer II, Buchstabe b, Punkt 3, zutreffen sollten, zu den doppelten Frachtsätzen der Frachtgut-Normalclasse I, bei Aufgabe als Frachtgut hingegen zu den einfachen Frachtsätzen der Normalclasse I zu erfolgen habe.

[Z. 12.869/I ex 1896.]

Nothstandstarife für das Comitat Trencsén. (Tarifermässigungen für Kartoffelsendungen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die zu Gunsten der Nothleidenden im Comitate Arva verfügte Erstellung von Begünstigungstarifen für Kartoffelsendungen auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1), welcher Verfügung sich auch die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn anschloss (vergl. Vrgs.-Bl. Nr. 11), unter den gleichen Bedingungen auf das Comitat Trensén ausgedehnt.

Ausland.

Deutsch - Russischer Verkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen. Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn transit zur Ausfuhr nach Russland und Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 2.) Von denjenigen Stationen der Preussischen, Bayerischen, Badischen und Sächsischen Staatsbahnen, die in den Anhängen des Ausfuhrtarifes von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit enthalten sind, ist die Mehrzahl mit Erscheinen des zweiten Nachtrages zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil III A, in denselben am 1. November 1896 mit directen Frachtsätzen nach Russland aufgenommen worden. Dadurch werden die in den Anhängen enthaltenen Frachtsätze für die nachstehend genannten Stationen mit Giltigkeit vom 1. März 1897 aufgehoben:

Wilhelmsburg der Preussischen Staatsbahnen;
sämmtliche Stationen der Sächsischen Staatsbahnen mit Ausnahme von Nerchau-Trebsen;
sämmtliche Stationen der Bayerischen Staatsbahnen mit Ausnahme von Doos, Erlangen, Pappenheim, Schweinfurt Centralbahnhof, Treuchtlingen und Wernberg, sowie Neckarau der Badischen Staatseisenbahnen.

Gleichzeitig werden die im Tarifheft 2 des Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehres im Anhang auf Seite 10 bis 15 enthaltenen Frachtsätze für die Station Wilhelmsburg der Preussischen Staatsbahnen, alle Stationen der Sächsischen Staatsbahnen mit Ausnahme von Nerchau-Trebsen und für alle Stationen der Bayerischen Staatsbahnen aufgehoben.

Deutsch - Alexandrowoer Grenztarif. (Tarifänderungen.) Am 20. Jänner/1. Februar 1897 alten/neuen Stils tritt der 1. Nachtrag zum Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 1, in Kraft. Derselbe enthält:

a) Ergänzungen des Titelblattes und der Einführungsbestimmungen, der besonderen Tarifvorschriften und der besonderen Bestimmungen zum Tarif für Nebengebühren im Güterverkehre, sowie Aenderung zu E. Kilometerzeiger;
b) neue Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke: Bromberg, Cassel, Danzig, Essen, Hannover, Köln, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Posen, für Stationen der Krefelder Eisenbahn und der Niederländischen Eisenbahnen, sowie anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke: Breslau, Kattowitz, Posen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen;
c) Aenderungen und Ergänzungen zu den Tariftabellen und zu den Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 4./16. März 1897 alten/neuen Stils in Geltung.

Nordamerika. (Vorschläge zur Vereinheitlichung der Tarife.) Ein Ausschuss der Staatseisenbahn-Commission, die alljährlich im Mai in Washington zusammenkommt, hat sich mit der Frage gleichmässiger Tarifirung befasst und ein Rundschreiben an die Eisenbahnen des Landes erlassen, in dem er sie zur Annahme eines gleichmässigen Tarifsystems auffordert. Die „Railroad Gazette" bekämpft die Bestrebungen des Ausschusses auf das heftigste, die, wie er meint, zur Zeit lediglich auf Verschwendung von Papier und Tinte hinauslaufen. Bei 95 pCt. aller zu befördernden Güter, die verschieden classificirt sind, müsse jeder Versuch, durch Ausschussberathungen oder in anderer Weise eine gleichmässige Tarifirung herbeizuführen, im Sande verlaufen. Eisenbahnen, die hohe Frachtsätze haben, würden sich einer Ermässigung widersetzen, und gegen eine Erhöhung niedriger Frachtsätze würden die Verfrachter, die in deren Genuss sind, Widerspruch erheben. Ueberhaupt sei es unbillig, noch eine weitergehende Herabsetzung der Frachtsätze zu fordern, denn die Eisenbahnen, wenigstens die, welche auf lange Strecken befördern, und diese würden hauptsächlich von der Vereinheitlichung getroffen, hätten bereits so niedrige Frachtsätze, dass sie nur wenig profitiren können. Die Einwände der Verfrachter selbst gegen etwaige Erhöhungen müssten gehört werden, weil die Pflege ihrer Interessen nicht ausser Acht gelassen werden dürfe. Wenn Einzelne meinen, dass die Tarife zur Verminderung des Schreibwerks und zur Vereinfachung der Frachtberechnungen einer Vereinfachung bedürften, so handle es sich nur um akademische Erörterungen. Die durch das Bundes-Verkehrsgesetz von 1887 herbeigeführte grössere Einheitlichkeit in den Tarifen habe bereits eine zu grosse Zahl von Frachtermässigungen gebracht, auf denen man heute nicht weiter bestehen könne. Während der vergangenen 8 Jahre sind die Frachtsätze wesentlich gefallen, und man ist allgemein davon überzeugt, dass sie heute thatsächlich so niedrig sind, wie sie nur sein können. Man solle mehr Gewicht auf unveränderliche Beibehaltung, als auf weitere Herabsetzung derselben legen. Und im Uebrigen können die Schwierigkeiten, die die Leiter der ins Leben getretenen Verkehrsvereinigung bei ihrem Versuch gefunden haben, mehr System in die Frachtsätze zu bringen, indem sie vom 1. April ab eine grosse Zahl unnöthiger Ausnahmetarife in Wegfall bringen, als ein gutes Beispiel dienen, um die Schwierigkeiten, die sich jedem Versuch einer Tarifänderung entgegenstellen, zu beleuchten. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
540	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Prag (Staatsbahnhof)	Rakonitz (B.E.B.)	1. **Abfertigung auf Gepäckschein,** d. i. ohne Beibringung eines (Eilgut-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse aufgeliefert werden. 3. Die bezüglichen Frachtstücke dürfen keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transport durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhalts mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten, und es hat der Absender für alle Folgen, welche wegen der etwaigen Nichtbeachtung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben eintreten könnten, jederzeit aufzukommen. 4. Die entfallenden Transport- und Stempelgebühren sind stets sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmebescheinigung wird nicht ausgefertigt. 5. Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist nicht zulässig, und es wird für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässig für Eilgut festgesetzten Lieferfrist bahnseits keine Haftung übernommen. 6. Eine Avisirung der Sendungen findet nicht statt; der Adressat hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation vorzusorgen. 7. Die Bestätigung des Empfanges ist nachträglich im Aviso-Zustellungsbuche der Bestimmungsstation zu leisten	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 122 des Tarifes, Theil I, der österr., ungar., bosnischen und herzegow. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 unter II, b, 3 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bestimmungen entsprochen ist		Im Kartirungswege	Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit den Schnellzügen bis Lužna Lischan erhöhen sich die Frachtsätze bis Lužna Lischan um 50 pCt. Die mindeste Transportgebühr von Prag (Staatsbahnhof) bis Rakonitz beträgt: a) bei Beförderung mit Schnellzügen . . . . . 30 kr. ö. W. per Sendung, und b) bei Beförderung mit Personenzügen . . . . . 20 kr. ö. W. per Sendung. Ausserdem wird noch bei jeder Sendung die ärarische Gepäckschein-Stempelgebühr von je 5 kr. ö. W. (per Gepäckschein) eingehoben	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
541	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schieferthon (Thonschiefer), gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken verpackt, aus der Pos. T-12 a des Tarifes, Theil I, der österr., ungar. und bosn.-herzegowin. Eisenbahnen, vom 1. Jänner 1893, als Frachtgut	Střebichovic-Vinařic (via Prag-Hrabovka)	Zliv (via Prag-Hrabovka)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	87 Heller		Im Kartirungswege		
			Schieferthon (Thonschiefer), roh, wenn unverpackt und in offenen Wagen verladen, als Frachtgut							69 Heller				
542	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen, Malz, Mehl und sonstige Mahlproducte	Pozsony-fökpályaudvar	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Heller 55	Heller 50	Heller 5	Im Kartirungswege		
				Pozsony-fökpályaudvar	Stadlau und Floridsdorf				51	46	5			
543	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Borke (Rinde), roh, unverpackt	Nagy-Maros	Krems	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Nachtrag I zu dem vom 1. April 1893 giltigen Ausnahmetarif für die directe Beförderung von Borke etc.	Heller 110	Heller 100	Heller 10	Im Kartirungswege		
				Verőcze	Krems				111	100	11			
544	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum-Naphtha	Mähr.-Ostrau	Braunschweig (Hauptbhf.)	Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Wagen und mit je einem Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	Vom 20. Februar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich), Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1892	Pfennige 435	Pfennige 368 *)	Pfennige 67	Im Kartirungswege		*) Die Coursdifferenz, welche 2 Pfennige per 100 kg beträgt, bleibt bis auf Weiteres unberücksichtigt. Diese Frachtsätze gelangen auch bei Beförderung dieser Transporte in Kesselwagen oder anderen Gefässwagen zur Anwendung.
				Mähr.-Ostrau	Braunschweig (Ostbhf.)				433	370 *)	63			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
545	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Loboditz	Brünn K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	38·6	31·5	7·1	Im Kartirungswege		
					Teschen K.F.N.B.				61·3	45·—	16·3			
					Frankstadt a. R.				43·3	32·5	10·8			
			Leer retourgehende Bierfässer	Brünn K.F.N.B.	Loboditz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			31·8	31·5	0·3	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane besorgt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt.	
				Teschen K.F.N.B.					46·6	45·—	1·6			
				Frankstadt a. R.					34·9	32·5	2·4			
546	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar- und Ausrüstungsgegenstände	Allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Melnik	Bei Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	Verschieden	30 pCt. Frachtermässigung von den officiellen Frachtsätzen rücksichtlich der Strecken der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Localbahn Melnik-Mšeno als alleinige Empfängerin erscheinen muss, spätestens bis Ende Februar 1898	Diese Transporte müssen für den Bau der Localbahn Melnik-Mšeno bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
547	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 und Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13	Pořic	Budweis loco	Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	9 kr. ö. W.	6 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in Budweis per Achse zu-, bezw. abgeführt werden
				oder umgekehrt										
			Steine der Pos. S—58, Sand der Pos. E—20, unverpackt und in offenen Wagen verladen	Pořic	Budweis loco	Frachtzahlung für das Ladegewicht des beigestellten Wagens			5 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.			
548	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Coaksabfall (Lösche)	Haidhof / Rosenberg — Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Hallein, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Vom 20. Februar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil V, Heft 3, vom 1. April 1895 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Markpfennig: Haidhof 71, Rosenberg 82		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
549	Südbahn-Gesellschaft		Eisenschlacken und Walzensinter	Prevali	Klagenfurt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	38 Heller	28 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
550	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Schwartenbretter zu Grubenzwecken	Volocz	M. Ostrau	Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband		154 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller a / b				
551	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schleifholz aus Pos. H-20 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, u. zw.: a) bis zu 2·5 m lang b) von 2·5 m bis 6·3 m Länge	Rzeszów-Staroniwa	Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn	Bei Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen, an eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik adressirten Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Theil II, Heft 1 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 84 b) 108		Im Kartirungswege		

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Purgstall** der Bahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming gelangt im heurigen Jahre ein neues **Aufnahmsgebäude** zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 33.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung 2 für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden von 1/2 9 bis 3 Uhr zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 8. März 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Februar 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. Wien, 16. Februar 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Jänner 1897, Z. 9517/I ex 1896, betreffend die Gebührenbehandlung der an die Behörden und Aemter der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung gerichteten Eingaben.

Auf Grund des mit dem k. k. Finanzministerium gepflogenen Einvernehmens wird Nachstehendes bekanntgegeben:

Da im Sinne des Organisationsstatutes vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, der rein staatliche und öffentlich rechtliche Charakter der Behörden und Aemter der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung ausser Zweifel steht, haben alle Bestimmungen des Gebührengesetzes über die Stempelpflicht von Eingaben an k. k. Staatsbehörden und Aemter auf die bei den Behörden und Aemtern der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung überreichten Eingaben volle Anwendung zu finden.

Hienach wird insbesondere Folgendes bemerkt:

A. In materieller Hinsicht.

Im Allgemeinen unterliegen die bei den Behörden und Aemtern der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung überreichten Eingaben dem Stempel von 50 Kreuzer per Bogen normaler Grösse und deren Beilagen dem Stempel von 15 Kreuzer per Bogen normaler Grösse, sofern das Gebührengesetz keine Ausnahme bestimmt.

Die wichtigste Ausnahme enthält die Tarifpost 44, lit. u), wonach Eingaben, welche an die Verwaltungsbehörden und Aemter der Staatseisenbahnen in Absicht auf die Beförderung von Effecten und Waaren, deren Zusendung, Zustellung, Instradirung oder hinsichtlich der Entschädigungen für Frachtstücke oder Rückstellung der Frachtportogebühren gerichtet werden, stempelfrei sind.

Ferner findet laut Finanzministerial-Erlass vom 3. Jänner 1882, Z. 88, auf die Behörden und Aemter der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung auch Tarifpost 44, lit. w), Anwendung, wonach jene Eingaben stempelfrei sind, welche blos Gegenstände des unmittelbaren Geschäftsbetriebes der staatlichen Unternehmung betreffen und von solcher Beschaffenheit sind, dass sie, wenn solche an einen Privaten in einem ähnlichen Geschäfte gerichtet würden, der Stempelpflicht nicht unterworfen wären.

Es sind daher stempelfrei: alle Eingaben und Correspondenzen mit Ausnahme der Offerten (siehe unten), betreffend concrete Geschäfte des Personen- oder Sachentransportes der vom Staate betriebenen Eisenbahnen, der Bodensee-Schiffahrt, des Salzgeschäftes, der Hausadministration und des Oekonomates, desgleichen auch Eingaben um Ertheilung von Tarifauskünften, um Gewährung von Tarifermässigungen und Fahrbegünstigungen, sowie alle Eingaben wegen Reclamation von Schadenersatz anlässlich der Beschädigung, des Verlustes oder der Verminderung von Transportgütern, Lieferzeitversäumniss, Portorückvergütung und Eingaben um Schadenersatz anlässlich der Verletzung oder Tödtung von Personen.

Insofern jedoch mittelst solcher Eingaben die Eisenbahn-Verwaltung durch den Bezugsberechtigten beauftragt wird, die erwähnten Ersatzbeträge nicht an diesen, sondern an eine dritte Person auszuzahlen, stellen sich dieselben

als in den Text kaufmännischer Correspondenzen aufgenommene Anweisungen dar und unterliegen als solche gemäss § 9 des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, der Gebühr nach Tarifpost 11, Punkt 2, lit. b), aa, des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, bezw. eventuell nach § 12 des erstbezogenen Gesetzes, so dass sie wie Wechsel der Stempelgebühr nach der Höhe des angewiesenen Betrages — in der Regel nach Scala I — zu unterziehen sein werden.

Alle an das k. k. Eisenbahnministerium als instanzmässig übergeordnete Behörde gerichteten Recurse gegen Entscheidungen der k. k. Staatsbahn-Directionen sind ohne Unterschied des Gegenstandes gemäss Tarifpost 43, lit. h), dem Stempel von 1 fl. vom ersten Bogen und 50 Kreuzer von jedem weiteren Bogen unterworfen.

Die Stempelpflicht von Recursen besteht auch dann, wenn der Recurs mit einer Vorstellung an die Staatsbahn-Direction in der Art verbunden wird, dass das Ansuchen gestellt wird, die an die Staatsbahn-Direction gerichtete Eingabe dem Eisenbahnministerium zur Entscheidung für den Fall vorzulegen, als die Staatsbahn-Direction der Vorstellung keine Folge zu geben findet.

Die gleiche Stempelgelgebühr ist von Recursen der Privatbahnen gegen Verfügungen und Entscheidungen der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zu entrichten, ausgenommen wenn der betreffenden Bahnunternehmung die Gebührenfreiheit auf Grund der für sie massgebenden concessionsmässigen Bestimmungen zukommt. Dagegen sind Beschwerden gegen Verfügungen der Privatbahn-Verwaltungen durchwegs ohne Unterschied des Gegenstandes mit 50 Kreuzer per Bogen zu stempeln.

Eingaben der Privatbahn-Verwaltungen an das k. k. Eisenbahnministerium als Aufsichtsbehörde sind in der Regel mit 50 Kreuzer per Bogen zu stempeln, sofern der betreffenden Bahnunternehmung nicht auf Grund der für sie massgebenden (in der bezüglichen Eingabe ausdrücklich anzuführenden) concessionsmässigen Bestimmungen die Gebührenfreiheit zukommt oder sofern nicht ein gesetzlicher Befreiungsgrund im Sinne der Tarifpost 44 zutrifft.

So z. B. sind im Sinne der Tarifpost 44, lit. g), befreit die Eingaben, welche eine Bahngesellschaft als Vorsitzende der Directoren-Conferenz oder namens der Verbände mehrerer Bahnen im öffentlichen Interesse überreichen, dann solche Eingaben, welche die betreffenden Bahngesellschaften über ämtliche Aufforderung in Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrsinteresses oder zu statistischen Zwecken überreichen, daher insbesondere Eingaben um Genehmigung von Tarifen und Vorlagen von Tarifexemplaren u. dgl.

Gemäss Artikel IV des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, sind gebührenfrei alle Eingaben, betreffend vorbereitende Massnahmen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues neuer Localbahnen.

Offerten an die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung wegen Uebernahme von Lieferungen oder Bauten sind mit 50 Kreuzer per Bogen zu stempeln.

Die Offertbeilagen sind gleichfalls mit 50 Kreuzer per Bogen als integrirende Bestandtheile des Offertes zu stempeln; dagegen sind beigeschlossene Muster nicht zu stempeln.

Die Schlussbriefe und Gegenschlussbriefe der Handels- und Gewerbetreibenden, betreffend Uebernahme von Lieferungen, sind stempelfrei.

Eingaben der Bediensteten und deren Angehörigen in Personalsachen sind in Gemässheit der Note des k. k. Finanzministeriums an den k. k. Obersten Rechnungshof vom 31. August 1896, Z. 17.415, mit 50 Kreuzer per Bogen und jede Beilage mit 15 Kreuzer per Bogen normaler Grösse zu stempeln. Hieher gehören insbesondere Gesuche um Gewährung von Geldaushilfen, Gnadengaben, Urlaube, Quartiergeldzulagen, Pensionszuschüsse, Anrechnung von Dienstjahren, Aufnahme in den Pensions- oder Provisionsfonds etc. etc. Das Gleiche gilt auch von Eingaben von Gesellschaften und Vereinen um Unterstützungen oder Subventionen.

Ausnahmsweise sind Eingaben von Bediensteten in Personalsachen nur dann stempelfrei, wenn nach dem Inhalte der Eingabe ein gesetzlicher Befreiungsgrund zutrifft; so z. B. sind Urlaubsgesuche aus Anlass der Einberufung zur Waffenübung nach Tarifpost 44, lit. g), stempelfrei, desgleichen Anzeigen über erfolgte Verehelichung und ähnliche Meldungen.

Des Ferneren geniessen nach § 18 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, die Certificate für anspruchsberechtigte Unterofficiere, deren Gesuche um Verleihung der vorbehaltenen Dienstposten und um entsprechende Vormerkung, sowie die Beilagen der bezüglichen Gesuche die Befreiung von Stempelgebühren.

Desgleichen sind nach Massgabe der Bestimmungen der Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, befreit die Eingaben in Angelegenheit der Unfall- und Krankenversicherung.

B. Hinsichtlich des zu beobachtenden formellen Vorganges.

Werden stempelpflichtige Eingaben ungestempelt oder ungenügend gestempelt überreicht, so ist nach den Bestimmungen des § 81 Gebührengesetz vorzugehen, welcher lautet:

> „Wenn in einer nicht gerichtlichen Angelegenheit bei einer Behörde ein stempelpflichtiges Gesuch ohne Stempel überreicht wird, oder einem solchen Gesuche einfache, blos von der Partei selbst besorgte Abschriften, ohne dass diese gestempelt sind, beiliegen, so hat als Regel zu gelten: dass die Eingabe. wenn sie von einer Partei persönlich überreicht wird, an diese allsogleich zurückzustellen ist; in dem Falle aber, als die Eingabe von einer Partei nicht persönlich eingebracht worden sein sollte, weder die Einhebung einer Stempelgebühr, noch einer Strafe, jedoch die nachtheilige Folge eintritt, dass keine Amtshandlung über diese Eingabe vorgenommen, sondern dieselbe den Acten beigelegt wird.

Ausnahmsweise ist nur dann über eine solche Eingabe die Amtshandlung vorzunehmen, wenn in ersterem Falle die Partei erklärt, die Eingabe nicht zurücknehmen zu wollen, was von dem Beamten des Einreichungsprotokolles auf der Eingabe zu bemerken ist; und in letzterem Falle, wenn die Amtshandlung aus öffentlichen Rücksichten oder weil aus der Unterlassung derselben eine Gefahr für die Partei entstehen könnte, als nothwendig erkannt wird.

Wird die Amtshandlung aus öffentlichen Rücksichten nebst jenen für den Gesuchsteller gepflogen und treten bei der Eingabe nicht die Bedingungen der Stempelfreiheit ein, so wird sich auf die nachträgliche Einhebung der einfachen Gebühr beschränkt; findet dagegen die Amtshandlung nicht aus öffentlichen Rücksichten statt, so ist das Doppelte des vorschriftsmässig entfallenden Stempelbetrages einzuheben."

Nach Finanzministerial-Erlass vom 10. Mai 1851, Z. 14.545, hat in dem Falle, als Eingaben mit einem geringeren als dem vorschriftsmässigen Stempel versehen sind, das Einreichungsprotokoll das wahrgenommene Gebrechen auf der Eingabe zu bemerken, jedoch in Absicht auf die Ausfertigung des Befundes die Weisung der Behörde abzuwarten.

Im Sinne der vorstehenden Vorschriften ist demnach eine stempelpflichtige ungestempelte oder nicht gehörig gestempelte Eingabe vom Einreichungsprotokolle, bezw. von den übernehmenden Bediensteten der persönlich überreichenden Partei zurückzustellen; falls dieselbe die Zurücknahme verweigert, ist dies auf dem Exhibite zu vermerken; in diesem Falle, sowie auch wenn eine ungestempelte oder nicht gehörig gestempelte Eingabe per Post einlangt, ist dieselbe zu protokolliren.

Wenn die Beamtshandlung der gar nicht oder nicht gehörig gestempelten Eingaben ausnahmsweise für nöthig befunden worden ist, so ist post expeditionem — falls nicht die Amtshandlung ausschliesslich aus öffentlichen Rücksichten stattgefunden hat und sohin die Gebührenfreiheit nach Tarifpost 44, lit. g), zutrifft — von dem Hilfsämtervorstande, welcher sich im Falle eines Zweifels beim Referenten zu informiren haben wird, der Befund aufzunehmen und an das zuständige Gebührenbemessungsamt zu leiten. In diesem Befunde ist ausdrücklich ersichtlich zu machen, ob die Amtshandlung aus öffentlichen Rücksichten nebst jenen für den Gesuchsteller oder nur aus Rücksicht für den Gesuchsteller stattgefunden hat.*)

Selbstverständlieh ist die Vorschreibung und Einhebung der entfallenden Gebühr Sache der zuständigen k. k. Finanzbehörden.

In Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes vom 2. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 131, finden Ergreifersantheile nicht statt.

Kein Befund ist aufzunehmen, wenn die nicht oder nicht gehörig gestempelte Eingabe einer weiteren Beamtshandlung nicht unterzogen, bezw. lediglich ad acta gelegt wurde.

Die Erfüllung der Stempelverpflichtung hinsichtlich der Offerte ist bei Gelegenheit der Offerteröffnung zu überwachen.

Guttenberg m. p.

*) Die den k. k. Staatsbahn-Directionen untergeordneten executiven Dienstesstellen haben die betreffenden Eingaben — sofern dieselben nicht aus meritorischen Gründen ohnehin der k. k. Staatsbahn-Direction zur Behandlung vorgelegt werden — im kurzen Wege post expeditionem mit Consignation an den Hilfsämtervorstand der Staatsbahn-Direction zu leiten, welcher das Weitere in obigem Sinne zu veranlassen hat.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Eisenbahn-Unternehmungen haften für jede durch Verschulden ihrer Organe an Personen und Sachen zugefügte Beschädigung.

[Entscheidung vom 3. Juni 1896, Z. 6284.]

Kläger erlitt durch eine in der Gepäckskammer einer Station der geklagten Eisenbahn-Gesellschaft stattgefundene Gasexplosion körperliche Verletzungen.

Das k. k. Handelsgericht Wien verurtheilte mit Urtheil vom 25. October 1895, Z. 160.205, die Eisenbahn-Gesellschaft zum Schadenersatze.

Das k. k. österr. Oberlandesgericht bestätigte mit Erkenntniss vom 4. März 1896, Z. 549, das erstrichterliche Urtheil mit folgender Begründung:

Die Frage, ob der geklagten Gesellschaft hinsichtlich der erfolgten Explosion ein Verschulden im Sinne des § 1294 a. b. G.-B. beizumessen ist, muss bejaht werden. Gemäss § 19 der kais. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, haften die Eisenbahn-Unternehmen für die durch eigenes oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen: 1. im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen; 2. in Ermanglung solcher, nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz. Im gegebenen Falle liegt aber ein eclatantes Verschulden der Organe der Geklagten vor, weil dieselben die im Falle von Gasausströmungen bestehenden Vorschriften der Handelsministerial-Verordnung vom 9. Mai 1895, R.-G.-Bl. Nr. 76 (§§ 5, 16 und 27), sowie eines Circulars dieser Gesellschaft, nach welch letzterem Circulare bei Gasausströmungen der Bahnverwaltungsbeamte sogleich in Kenntniss zu setzen ist, und derselbe, unter eventueller Zuziehung der Stationsheizhaus- oder Werkstättenvorstandes, unter Anwendung aller Vorsichtsmassregeln, den Fehler durch eigene fachkundige Organe oder durch Organe der Gasanstalt unter persönlicher Intervention auffinden und beseitigen zu lassen hat, nicht beachtet, sondern denselben zuwider gehandelt haben. Es ist erwiesen, dass das Organ, welches am fraglichen Tage als diensthabender Verkehrsbeamter fungirte, nachdem ihm gemeldet war, dass in der Gepäckskammer das Gaspendent herabgefallen sei und dass aus der Gasröhre Gas ausströme, sich damit begnügte, den Lampisten X. zu beauftragen, die offene Mündung des Gasrohres zu verstopfen, und dass er es

zudem unterliess, bei dieser dem X. aufgetragenen Arbeit persönlich zu interveniren; dass ferner X. in alleiniger Gegenwart des Dieners, welcher ihm hiebei die Leiter hielt, den ihm ertheilten Auftrag in der Weise ausführte, dass er zuerst die Gasröhre mit Werg umgab, dann den Leuchter (das Gaspendent) anlegte und zuschraubte, und schliesslich ein Zündhölzchen anzündete und zur Gasröhre hinhielt, um sich zu überzeugen, ob noch Gas ausströme, und dass hiedurch die Gasexplosion bewirkt wurde. Dass X. keineswegs als ein fachkundiges Organ der geklagten Gesellschaft im Sinne des Circulars angesehen werden kann, ergibt sich aus den Aussagen zahlreicher Zeugen, welche denselben als einen gewöhnlichen Lampenputzer bezeichnen und angeben, dass dessen Beschäftigung hauptsächlich in dem Reinigen und Anzünden der Lampen bestand. Es liegt daher allerdings auch eine culpa in eligendo (§ 1315 a. b. G.-B.) vor. Wollte man aber selbst, wie dies Seitens der Sachverständigen geschehen ist, annehmen, dass der Lampist als eine zur Vornahme der provisorischen Vorkehrung des Verstopfens des fraglichen Gasrohres geeignete Persönlichkeit angesehen werden konnte, so liegt auch bei dieser Annahme ein Verschulden des verkehrsleitenden Beamten in der Richtung vor, dass derselbe, entgegen der bezogenen Vorschrift, es unterliess, den Lampisten bei dem ihm aufgetragenen Geschäfte persönlich zu überwachen; und ist weiters ein grobes Verschulden des Lampisten darin gelegen, dass er, ungeachtet der bestehenden Gasausströmung, ein Zündhölzchen anbrannte und dadurch die Explosion herbeiführte. Letztere Handlungsweise, welche keineswegs, wie es von geklagter Seite geschieht, als eine muthwillige bezeichnet werden kann, beweist übrigens am klarsten, dass X., welchem offenbar jede Fachkenntniss mangelte, zur Verrichtung des fraglichen Geschäftes ganz untauglich war, und wie nothwendig eine persönliche Intervention des diensthabenden Beamten gewesen wäre. Es liegt daher ausser der culpa in eligendo auch ein Verschulden des diensthabenden Verkehrsbeamten, sowie des X. im Sinne des § 1294 a. b. G.-B. vor, für welches Verschulden ihrer Organe die geklagte Gesellschaft gemäss § 19 der Eingangs bezogenen kais. Verordnung haftet.

Der Oberste Gerichtshof hat mit Entscheidung vom 3. Juni 1896, Z. 6284, die ausserordentliche Revisionsbeschwerde der Geklagten wegen Abganges der Voraussetzungen des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, J. G.-S. Nr. 2593, zurückgewiesen, zumal wenn erwogen wird, dass die im § 19 der kais. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, das Verschulden der Beamten und Diener einer Eisenbahn-Betriebsunternehmung dem eigenen Verschulden dieser Unternehmung gleichgestellt wird, dass dadurch die Haftung der Eisenbahn-Betriebsunternehmungen für die durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen grundsätzlich zum Ausdruck gelangt ist und dass die in der bezogenen Vorschrift erfolgte Bezugnahme auf die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über den Schadenersatz nur die Bedeutung hat, dass die Art des Verschuldens und des Schadenersatzes in Ermanglung besonderer gesetzlicher Anordnungen nach den Bestimmungen des XXX. Hauptstückes des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu beurtheilen ist. Dass thatsächlich im gegebenen Falle Organe der geklagten Bahngesellschaft ein grobes Verschulden zur Last falle, hat die oberlandesgerichtliche Begründung in erschöpfender Weise dargethan.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Brünn—Prag: Bauherstellungen in der Station Zwittau.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes, Herstellung eines Wächterhauses mit Aufseherwohnung, eines Wirthschaftshofes, einer Waschküche, eines Oberbaumagazines mit Kaserne und eines Umladeperrons in der Station Zwittau der Linie Brünn—Prag im Namen des k. k Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 1227/IV.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Aufstellung einer Waggonbrückenwaage in der Station Stramberg.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung einer Waggonbrückenwaage ohne Geleiseunterbrechung und mit 25 Tonnen Tragkraft in der Station Stramberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 2145/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 14. Jänner, Z. 77.086 ex 1896, die seinerzeit mit Erlass vom 13. December 1895, Z. 82.790, dem Bürgermeister der Stadt Félegyháza Dr. Géza Zombó ertheilte Vorconcession für eine von der Station Félegyháza der Hauptlinie Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Félegyháza-Csongrád ausgehende und im Bereiche des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun über Jász-Szt.-László, die Gemarkung der Gemeinde Szank und weiterhin über Monostor und die Gemarkung der Gemeinde Puszta-Móriczgát bis Kis-Kun-Majsa führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1896, Vorconcession Post 3), dem Budapester Civilingenieur Béla Gerster, als Rechtsnachfolger des Erstgenannten, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 24. Jänner, Z. 4066, dem Budapester Advocaten Dr. Berthold Kármán für eine von der Station Alsó-Szopor der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Ungthalbahn über Korond, Bogdánd, Hadad-Nádasd, Hadad, Lele und die Gemarkung der Gemeinde Szilágy-Szeg bis Szilágy-Cseh führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 24. Jänner, Z. 5114, dem k. und k. Kämmerer Franz Rakovszky in Nyitro-Novák für eine von der Station Privigye-Bajmócz der im Betriebe der Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye—Bajmocz ausgehende und diese über Brezán, Nedoszer, Német-Próna, Jassenovo, Budis, Tót-Próna und die Gemarkung der Gemeinde László-Falu in der bisherigen Haltestelle Znió-Váralja (nächst Ruttka) der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Znió-Váralja—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Besztercze-Borgoprund-Borgobesztercze. (Ausbaubeschluss und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten des Comitates Besztercze-Naszód haben den Bau der in Fortsetzung der Linien Kolozsvár (Klausenburg)—Dées, Zilah—Dées—Besztercze und Besztercze—Maros-Ludás—Kocsárd projectirten Linie Besztercze—Borgoprund—Borgobesztercze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1893, Vorconcession Post 2) beschlossen. Die Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden 29 km langen Linie sind mit 780.000 fl., d. i. 26.896 fl.

per laufendes Kilometer bemessen. Die Linie Besztercze—Borgobesztercze ist eine Theilstrecke der bis zur siebenbürgisch-Bukowinaer Landesgrenze projectirten Localbahn Marmaros-Sziget—Borgobesztercze—Királybaba (vergl. Vorconcession, Verordnungs.-Bl. Nr. 104 ex 1893) und als solche ein ergänzendes Glied des für Siebenbürgen theils bereits concessionirten, theils projectirten Eisenbahnnetzes, welches im Sinne der zwischen der österr.-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Rumänien abgeschlossenen Convention vom Jahre 1891 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 und 77 ex 1891) durch mehrfache Anschlüsse mit dem rumänischen Eisenbahnnetze direct verbunden werden wird.

Projectirte Fertövidéki (Neusiedler) Localbahn Kis-Czell—Eszterháza—Pándorf. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der von der Budapester Bankvereins-Actiengesellschaft financirten Fertövidéki Localbahn Kis-Czell—Eszterháza-Fertö-Szt. Miklós—Neszider (Neusiedl am See)—Pándorf (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1896) angeordnet. Die Begehung wird nicht streckenweise, sondern in einer Tour im Bereiche der gesammten Ausdehnung der Hauptlinie stattfinden und circa acht Tage in Anspruch nehmen. Die projectirte Linie wird die Hauptlinien Györ (Raab)—Kis-Czell und Székesfehérvár—Kis-Czell der kgl. Ungar. Staatsbahnen in der Station Répczelak mit den im Staatsbetriebe stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen, in der Station Eszterháza-Fertö-Szt. Miklós mit der Linie Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth der gleichnamigen Gesellschaft und in der Station Pándorf (Parendorf) mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. verbinden und derart die kürzeste Verbindung zwischen Wien und dem Eisenbahn-Knotenpunkte Kis-Czell herstellen.

Budapester locale Verkehrsanstalten. (Massnahmen im Interesse der Bequemlichkeit des fahrenden Publicums.) Die Budapester Communalverwaltung fordert die Directionen der im Bereiche Budapests mit Dampf-, Elektricitäts- und Pferdekraft betriebenen Verkehrsanstalten auf, das Fahrpersonal zu instruiren, dass während der Fahrt die vordere Thür beim Wagenführer zur Vermeidung des Luftzuges nicht geöffnet werden dürfe. Es wurden nämlich zahlreiche Klagen im Publicum laut, dass die Conducteure beim Austheilen der Fahrkarten an Personen, die auf der vorderen Plattform stehen, die Thür nicht schliessen. Zur Einhändigung der Fahrkarten ist der an jeder Thür angebrachte Schieber zu öffnen. Bei Wagen, welche keine Schieberöffnungen haben, sind solche ungesäumt anzubringen.

Ofner Bergbahn - Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 2. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Alexander Országh die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der nächst der Ausmündung des Ofner Tunnels (II. Stadtbezirk) und gegenüber der Kettenbrücke auf die Höhe des Festungsberges (I. Stadtbezirk) führenden Bergbahn mit Drahtseilbetrieb statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge haben im Jahre 1896 auf der Dampfseilrampe 625.660 Personen verkehrt. Die Einnahmen betrugen, inclusive der für Abonnementskarten eingehobenen fl. 1175·80, zusammen fl. 45.825·68, um fl. 9402·84 mehr als im Jahre 1895, und die Einnahmen hätten sich noch mehr erhöht, wenn der Betrieb in Folge des am 17. Juni geschehenen Unfalles nicht vier Wochen lang sistirt gewesen wäre; die Instandsetzung der Bahn hat einen Kostenbetrag von fl. 8193·08 in Anspruch genommen. Die Bilanz schliesst mit fl. 10.383·34 Gewinn, von welchem nach den statutarischen Abzügen fl. 6981·34 zur Verfügung der Actionäre verbleiben. Die Direction beantragt, nach jeder Actie eine Dividende von fl. 8.— und nach jedem Genussschein eine solche von fl. 2.— zu bezahlen, fl. 501·34 aber auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath gelangten 20 Stück Actien zur Verlosung, worauf die Wahlen in die vorerwähnten Körperschaften erfolgten.

Eisenbahn- und Communications-Museum in Budapest. (Ausführung eines stabilen Baues.) Nachdem die Sammlungen des über Anordnung des kgl. ungarischen Handelsministers zu errichtenden Museums für Eisenbahn- und Communicationswesen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1896) allerdings bereits in der Industriehalle im Stadtwäldchen, jedoch nur provisorisch untergebracht wurden, hat die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen als Gründerin dieser auch für Unterrichtszwecke bestimmten Anstalt an die Budapester Communalverwaltung das Ersuchen gerichtet, ihr zum Baue eines ständigen Museums einen Grundcomplex im Ausmasse von 3000 Quadratklafter zu überlassen. Die Sammlungen werden, einem mit der Communalverwaltung diesbezüglich abgeschlossenen Vertrage zufolge, bis zur Fertigstellung des in palastartigem Stile zu erbauenden neuen Gebäudes in der Industriehalle verbleiben und die Hallen im Frühjahre 1897 dem Zutritte des Publicums eröffnet werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate October 1896.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October 1896 folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. October die Neuanlage Danzig-Hauptbahnhof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig an Stelle des bisherigen Bahnhofes „Danzig hohe Thor" für den Personen-, Gepäcks- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung nachstehender Güter:

1. Eilgut aller Art, jedoch mit Ausnahme von Fischen in Wagenladungen,
2. Frachtstückgüter (auch Milch), soweit eilgutmässige Beförderung erfolgt,
3. Leichen und Fahrzeuge, die mit Personenzügen befördert werden und
4. Vieh in Einzelsendungen;

von demselben Tage ab ist die Bezeichnung Danzig hohe Thor in Wegfall gekommen und wurde der Bahnhof Danzig lege Thor für die Abfertigung des Personen-, Gepäcks- und Privatdepeschenverkehres, sowie der vorstehend unter 1—4 bezeichneten Güter geschlossen; im Uebrigen ist der Bahnhof lege Thor als Güterbahnhof bestehen geblieben und findet dortselbst auch die Abfertigung der von Danzig Hauptbahnhof ausgeschlossenen Sendungen von Fischen und Vieh in Wagenladungen statt; der Personenhaltepunkt Bartin zwischen den Stationen Zollbrück und Gumenz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig als Station für den Wagenladungsgüterverkehr; die Abfertigung von Sprengstoffen und schwerwiegenden Fahrzeugen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Stooszn en zwischen den Stationen Kowahlen und Marggrabowa im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; Fahrzeuge und Sprengstoffe können daselbst nicht abgefertigt werden; die Haltestelle Kleschkau zwischen den Stationen Hohenstein und Praust im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Stückgutverkehr diente, auch für den Wagenladungsgüterverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, schwerwiegenden Fahrzeugen und lebenden Thieren (einzelne Stücke in Käfigen ausgenommen) ist auch fernerhin ausgeschlossen; der Personenhaltepunkt Epe zwischen den Stationen Gronau und Ahaus der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn unter der Bezeichnung Epe in Westphalen als Haltestelle auch für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr mit Ausnahme von Sprengstoffen; der Haltepunkt Glatz Stadt zwischen den Stationen Glatz und Nieder-Alt-Wilmsdorf, bezw. Rengersdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; der Haltepunkt St. Albrecht zwischen den Stationen Praust und Guteherberge im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr; Gepäcksstücke werden auf diesem Haltepunkte unabgefertigt gegen Erhebung der Fracht hiefür auf der Fahrkartenendstation oder einer geeigneten Zwischenstation übernommen; der Haltepunkt Norheim zwischen den Stationen Münster a. St. und Niederhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; der Haltepunkt Waldowshof an der Bahnstrecke Kreuz—Stargard i. P. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Wagenladungs- und Viehverkehr; Fahrzeuge und Sprengstoffe sind ausgeschlossen; die Station Brackel bei Dortmund im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen auch für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen; die Station Kray Süd im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von lebenden Thieren; der zu einer Haltestelle erweiterte Personenhaltepunkt Peissen an der Bahnstrecke Halle—Delitzsch im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. d. Saale für den Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen; Vieh, Fahr-

zeuge und Sprengstoffe sind von der Abfertigung ausgeschlossen; die Haltestelle Stanowitz zwischen den Stationen Königszelt und Liegnitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den gesammten Viehverkehr; der Haltepunkt Bandau zwischen den Stationen Beetzendorf und Clötze im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, als Haltestelle auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Güterstation Köln-Bonnthor im Zuge der Verbindungsbahn Köln Süd-Köln Hafen für die Abfertigung von Ladungen in offenen Wagen (mit oder ohne Decke) und in Kalkwagen; die Abfertigung von Stückgütern, sowie von Ladungen in gedeckt gebauten Wagen, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Mühlhausen-Oedt an der Strecke Kempen—Grefrath im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Alt-Reblin zwischen den Stationen Stolp und Zitzewitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Güterladestelle Zydowo an der Strecke Wreschen—Gnesen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen als Haltestelle für den Personen-, Güter- und Viehverkehr; der Haltepunkt Rothfest zwischen den Stationen Deutsch-Wette und Bischofswalde der Nebenbahn Deutsch-Wette—Gross-Kunzendorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Stückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr; der an die Station Mochbern im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau angeschlossene neue Breslauer Schlacht- und Viehhof als selbstständige Tarifstation unter der Bezeichnung Breslau-Viehhof für Sendungen in Wagenladungen in demselben Umfange wie die Station Mochbern; alle Sendungen für Breslau-Viehhof sind an die Verwaltung des Schlacht- und Viehhofes zu adressiren mit dem Zusatze: „für Rechnung des Herrn N. N.“; der Haltepunkt Obervellmar zwischen den Stationen Mönchehof und Harleshausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung findet nur nach diesem Haltepunkte statt, während das dortselbst aufgelieferte Reisegepäck nur unter dem Vorbehalte nachträglicher Abfertigung zur Beförderung angenommen wird; der Haltepunkt Sperrlutterthal zwischen den Stationen Oderthal und St. Andreasberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung von oder nach diesem Haltepunkte findet nicht statt; ferner die Haltestelle Hörschel zwischen den Stationen Herleshausen und Eisenach-West im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Gepäcksverkehr; am 12. October die Haltestelle Poppenburg zwischen den Stationen Elze und Nordstemmen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Güterverkehr in Wagenladungen unter Beschränkung auf Sendungen der Domäne Poppenburg; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffsendungen ist ausgeschlossen; am 15. October der Haltepunkt Uchtspringe zwischen den Stationen Jävenitz und Vinzelberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; der Haltepunkt Niedermittlau zwischen den Stationen Langenselbold und Meerholz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Rohnstock im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Fahrzeugen; am 26. October der Haltepunkt Rosow zwischen den Stationen Colbitzow und Tantow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen.

b) In Bayern: Am 1. October die Haltestelle Oberferrieden zwischen den Stationen Rübleinshof und Postbauer der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Verkehr von Personen, Reisegepäck und Hunden; am 16. October die Haltestelle Hergensweiler an der Strecke München—Lindau der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den beschränkten Güterdienst (Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg); am 20. October die provisorische Haltestelle Grosselfingen zwischen den Stationen Nördlingen und Möttingen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden; am 28. October die Haltestelle Girching der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, für den beschränkten Güterverkehr (Abfertigung von Wagenladungen).

c) In Württemberg: Am 1. October die Haltestelle Habacht an der Bahnstrecke Meckenbeuren—Tettnang der Localbahn-Actiengesellschaft in München für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Stuttgart-Nordbahnhof zwischen den Stationen Stuttgart-Hauptbahnhof und Feuerbach der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; Reisegepäck und Expressgut kann nach und von diesem Haltepunkte nicht abgefertigt werden.

d) In Luxemburg: Am 1. October die Haltestelle Düdelingen-Werk an der Bahnstrecke Bettemburg—Düdelingen, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, auch für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Expressgut-, Stück- und Eilgutverkehr.

e) In Hessen: Am 15. October die Station Schotten der grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen und die Haltestellen Kesselbach und Odenhausen der grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen für die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren.

Preussen. (Einstellung von Privatgüterwagen in den Wagenpark der Preussischen Staatseisenbahnen.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unterm 20. December 1896 an die kgl. Eisenbahn-Directionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

„Bei der Einstellung von Privatgüterwagen in den Wagenpark der Preussischen Staatsbahnen wird bezüglich der technischen Prüfung der Bauart der Wagen bisher von den königlichen Eisenbahn-Directionen verschieden verfahren. Während einzelne Eisenbahn-Directionen die betreffenden Entwürfe hieher zur Genehmigung vorlegen, haben andere Eisenbahn-Directionen dieselben selbstständig geprüft und genehmigt. Ich nehme hieraus Veranlassung, die kgl. Eisenbahn-Directionen darauf hinzuweisen, dass in gleicher Weise wie bei den eigenen Wagen, deren Bauart meiner Genehmigung unterliegt, auch bei den einzustellenden Privatwagen zu verfahren ist. Es sind demnach alle Entwürfe für einzustellende Privatgüterwagen nach vorheriger Prüfung durch die kgl. Eisenbahn-Direction, in deren Park der Wagen eingestellt werden soll, mir zur Genehmigung vorzulegen. Hievon ausgenommen sind nur diejenigen Entwürfe, welche mit einem von mir bereits genehmigten Entwurfe übereinstimmen.“

— (Nebenbahn Rathenow-Neustadt a. D.) Der Kreistag des Kreises Kyritz hat die Betheiligung des Kreises mit 50.000 Mk. an dem Bau einer Nebenbahn von Rathenow nach Neustadt a. D. beschlossen.

Schweiz. (Jungfraubahn.) Am 12. December 1896 tagte in Zürich die wissenschaftliche Commission der Jungfraubahn. Aus ihren Verhandlungen entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V.“ Folgendes:

Die Arbeiten auf der ersten Section beschränkten sich im Jahre 1896 auf den Unterbau und konnten in Folge der schlechten Witterung nicht zu Ende geführt werden. Sie sind zu etwa zwei Drittel fertiggestellt.

Aus dem gleichen Grunde konnten auch die Vermessungsarbeiten nicht nach Wunsch gefördert werden. In diesem Jahre beabsichtigt man, zur rascheren Förderung derselben eine Anzahl Hilfswege zu erstellen. Die Herren Professor Becker, Professor Golliez und Oberingenieur Hennings wurden mit der Aufstellung eines genauen Programmes für die Vermessungsarbeiten beauftragt.

Die Trasse für die Section vom Tunnelportal bis zur Station Grindelwaldblick soll endgiltig festgestellt sein. Letztere kommt gegenüber der früher angenommenen Lage um 704 m weiter gegen Grindelwald zu und um 179 m höher zu liegen, also 1650 m vom Tunnelportale entfernt und 2828 m über dem Meere. Die Inangriffnahme des grossen Tunnels am Hauptportal sowohl, als an der künftigen Grindelwaldblickstation, sowie an zwei bis drei weiteren Zwischenpunkten soll in diesem Jahre, sobald die Witterung es erlaubt, erfolgen. Dieselbe muss zunächst von Hand geschehen. Auf den Monat September hofft man dann die maschinelle Installation und die elektrische Kraftleistung für den weiteren Vortrieb des Tunnels bereit zu haben.

Aus dem Berichte des Bahnarztes ist zu entnehmen, dass bei den Untersuchungen der Arbeiter an der ersten Section in keinem Falle irgend eine in Folge der Arbeit in jener Höhe entstandene ungünstige Veränderung des Gesundheitszustandes nachgewiesen werden konnte. Diese erste Section liegt allerdings in der verhältnissmässig geringen Höhe von 2060—2300 m über dem Meere.

Auf die Ausschreibung des internationalen Wettbewerbes waren 155 Anfragen erfolgt. Eingelaufen sind 48 Arbeiten, von denen 16 preisgekrönt wurden, und zwar:

1. Ingenieur E. Strub in Interlaken für ein neues Zahnstangensystem . . . . 5.000 Frcs.
2. C. Wüst-Kunz in Seebach und L. Thormann in Zürich, beide Ingenieure in der Maschinenfabrik Oerlikon: Vorschläge für den Tunnelbau, elektrische Einrichtungen, Aufzug und Rollmaterial 4.000 "
3. Brown, Boverin & Cie. in Baden, in Verbindung mit Escher, Wyss & Cie. in Zürich und Theodor Bell & Cie. in Kriens (Ct. Luzern): Kraftstation und elektrische Einrichtungen . . . . 4.000 "
4. Actiengesellschaft vormals J. J. Rieter & Cie. in Winterthur: Hydraulische Anlage . . . . . 2.500 "
5. Société de l'Industrie éléctrique Genf: Elektrische Einrichtungen und Rollmaterial . . . . 2.200 "
6. Locomotivfabrik Winterthur in Gemeinschaft mit Ingenieur Roman Abt in Luzern und der Industriegesellschaft Neuhausen: Rollmaterial und Oberbau . . . . 2.000 "
7. Professor Franz Kreuter in München: Tunnelbau 1.500 "
8. Ingenieur Rudolf Meier in Mülheim a. Ruhr: Tunnelbau . . . . 1.500 "
9. Civilingenieur Emil Kiebitz, Magdeburg: Aufzug und Rollmaterial . . . . 1.300 "
10. Ingenieur Alexander Koller in Apples (Waadt): Tunnelbau . . . . 1.000 "
11. Ingenieur A. Boissonnas, Genf: Elektrische Einrichtungen und Rollmaterial . . . . 1.000 "
12. Ingenieur Max Halder, Pittsburg: Elektrische Einrichtungen . . . . 800 "
13. Baurath Krebs, Triso: Aufzug . . . . 600 "
14. Ingenieur Josef Bernays, London: Aufzug . . 600 "
15. Ingenieur G. Dietrich, Hanau: Aufzug . . . . 500 "
16. Oberingenieur Paulsen, Dessau: Tunnelbau . . 500 "

Ausserdem wurden angekauft die Arbeiten von:
K. A. Sohm, Architekt, Mannheim: Hochbau . . . 400 "
Peter Tappolet, Zürich: Hochbau . . . . 300 "
Ingenieur Edouard Cucchiemi in Linththal: Tunnelbau . . . . 300 "

zusammen 30.000 Frcs.

Das prämiirte neue Zahnstangensystem von Ingenieur Strub in Interlaken (jetzt Director der Jungfraubahn in Zürich) wird bei der Jungfraubahn zur Verwendung kommen. Ueber dasselbe vernimmt die „Z. d. V. D. E.-V." Folgendes: Die neue Zahnstange hat Laufschienenprofil mit konischem Kopf, der die Anwendung von Bremszangen gestattet, wie solche bereits an der Stanserhornbahn (Drahtseilbahn mit 60 pCt. Steigung) zur Verwendung kamen. Diese Bremszangen machen auch das Aufsteigen des Zahnrades auf die Zahnstange unmöglich und bilden zugleich eine Sicherung gegen Winddruck und Entgleisung. Das Ausarbeiten der Zähne geschieht durch Sägen und Fraisen. Die Anwendung der Zangen lässt grössere Steigungen zu als die übrigen Zahnstangensysteme mit verticalem Zahneingriff. Sie besteht nur aus einem Stück, lässt sich leicht curven, ist umwendbar und besitzt das gleiche Kleineisenzeug wie die Laufschienen. Das Profil gestattet bei den Stössen die Anwendung von Winkellaschen und damit eine solidere Stossverbindung als bei anderen Systemen. Der Zahngrund soll nicht geradlinig, sondern keilförmig gebildet werden und bezweckt leichtes Wegsprengen des Eises bei dessen Berührung mit den Zahnköpfen der Zahnräder. Diese neue Zahnstange erfordert auch eine neue Weichenconstruction, die ein ungehindertes Passiren der Bremszangen gestattet. Das Meter Zahnstange soll 34 kg und der Oberbau complet 120 kg für das laufende Meter wiegen.

— (Staatsvertrag über den Simplondurchstich.) Am 21. December 1896 haben der schweizerische Nationalrath und der italienische Senat dem seinerzeit zwischen der Schweiz und Italien vereinbarten Staatsvertrage über den Simplondurchstich die Genehmigung ertheilt. Von Seiten des schweizerischen Ständerathes und der italienischen Kammer war dies schon früher geschehen, so dass der Vertrag nunmehr perfect ist. Der Austausch der Ratificationen wird unmittelbar nach Leistung des Finanzausweises durch die Jura-Simplonbahn über den Tunnelbau erfolgen können.

Belgien. (Einführung des 24stündigen Zifferblattes bei den Bahnuhren.) Die Belgische Staatsbahn hat beschlossen, vom 1. Mai 1897 ab das besonders in Italien gebräuchliche 24stündige Zifferblatt der Bahnuhren einzuführen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis 18. Februar.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

12. Februar, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Tritone", Capitän G. Giurgevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. " um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metkovich", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

14. " um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Argo", Capitän A. Petris, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

16. " um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

17. " um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo. mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

17. " um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Psyche", Capitän D. Dabovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. " um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

12. Februar, Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich, um Mitternacht
15. " Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Leva, um Mitternacht
17. " Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich, um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

14. Februar, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Argo", Capitän A. Petris. mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

14. " um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Austria", Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

17. " um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra", Capitän A. Mitis, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

18. " um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Diana", Capitän V. Gherzmann, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Constantinopel nach Varna, Burgas, Constanza, Odessa und nach Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela", Capitän . . . . . , mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. März, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. März, Dampfer „Polluce", Capitän A. Bilaffer, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens in Wien. (Vortrag.) In der Versammlung vom 8. Februar hielt der Bauingenieur Emanuel Rindl einen Vortrag über „Betriebskosten von Bahnen, insbesondere solcher niederer Ordnung". Im Eingange seines Vortrages hebt Redner hervor, dass mit dem Ausbaue der Hauptbahnen sich gegenwärtig das Interesse den Bahnen niederer Ordnung zuwendet, deren Zustandekommen nach den heutigen Verhältnissen grösstentheils nur durch finanzielle Unterstützungen der staatlichen und autonomen Behörden ermöglicht werde. Nach dieser Sachlage wäre es in erster Reihe Aufgabe dieser Stellen, die Frage der Erträgnissberechnung von Bahnen untergeordneter Bedeutung einer Lösung zuzuführen. Als grundlegenden Gedanken seiner Ausführungen bezeichnet der Vortragende die vergleichende Vorführung der hierauf bezughabenden Studien, indem er seiner Anschauung dahin Raum gibt, dass die Aufstellung einer mathematischen Formel für Betriebsausgaben vor Allem ein von den Einnahmen unabhängiges Glied involvire. In eingehender und stellenweise kritischer Besprechung übergeht derselbe sodann zu den von Professor Heyne angestellten Untersuchungen, indem er für besonders beachtenswerth jenes Resultat hält, welches nach Heyne der Förderung einer Tonne auf 1 km Länge in der Horizontalen, bezw. deren Hebung auf 1 m Höhe entspricht. Für erstere Leistung erhielt Heyne den Werth von 0·8080 kr., für letztere 0·1167 kr, wonach die Kosten für die Hebung auf 1 m gleich wären mit der Förderung auf 140 m horizontaler Strecke. Einen der berufensten Vertreter fand die wissenschaftliche Behandlung der Frage der Betriebskosten von Eisenbahnen in dem kgl. preussischen Geheimrathe, Prof. W. Launhardt in Hannover, der in seinem Werke „Theorie des Trassirens" die Betriebskosten als Mittel zur Lösung der Aufgabe erblickt, um die commercielle und technisch günstigste Trasse zu erhalten. Die Ergebnisse der Launhardt'schen Berechnungen werden nach einer Gegenüberstellung mit den aus der Statistik des Verbandes der österreichischen Localbahnen pro 1895 theils nach der Verkehrsdichte, theils nach der Bahnlänge ermittelten, in 23 Figuren dargestellten Betriebskosten vorgeführt; so insbesondere die Betriebskosten des Güterverkehres auf Flachland- und Gebirgsbahnen, ferner pro Tonne der Personen- und Güterzüge in verschiedenen Steigungsverhältnissen. Im Anschlusse an die Arbeiten dieses Autors werden nun die Studien des kgl. preussischen Baurathes Eibach ebenfalls durch vergleichende Gesichtspunkte aus einander gesetzt und hiebei betont, dass letzterer nach seinen Ermittlungen für die Bestimmung der Betriebsausgaben einer Bahn einen sehr geeigneten Anhaltspunkt in der Verkehrsdichte findet. Als Basis für seine Berechnungen benützte Eibach die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1892—1893, indem er die Betriebskosten, geordnet nach der Verkehrsdichte, in 14 graphischen Darstellungen zum Ausdrucke bringt. Für die Beurtheilung der Betriebskosten ergebe sich die Schlussfolgerung, dass hier zwei Factoren, und zwar die Verkehrsdichte und die Bahnlänge, überwiegenden Einfluss gewinnen und es sich empfehlen dürfte, bei den anzustellenden Berechnungen die Betriebskosten in gleichzeitige Abhängigkeit von diesen beiden Factoren zu ermitteln. Mit besonderem Nachdrucke beleuchtete Ingenieur Rindl die in der Fachliteratur niedergelegten Studien über den Werth der Bahnen untergeordneter Bedeutung, die hierauf bezüglichen Abhandlungen hervorragender Autoren, wie Considère, Legay, Colson, Ziffer u. A, erwähnend, wonach diese Frage nicht nur in dem engen Rahmen der Betriebskosten behandelt, sondern mit Rücksicht auf die Gesammtbeziehung solcher Bahnen zu den Hauptbahnen, zum Strassenverkehre und zu allgemein staatlichen Interessen betrachtet wird und ziffermässige Ermittlungen hinsichtlich der Lasten, welche Seitens der staatlichen Verwaltung für derartige Bahnen aufzuwenden wären, gegeben werden. In dem Resumé seines Vortrages präcisirt der Vortragende seine Anschauung, dass bei Aufstellung derartiger Erträgnissberechnungen ausser den Betriebskosten noch die Verzinsung und Amortisation ins Auge zu fassen sind und die Ermittlung der Ausgaben oder der Einnahmen im Wege mathematischer Formeln in vollkommen befriedigender Weise kaum gelingen dürfte, wenn auch zugegeben werden müsse, dass theoretische Relationen im Hinblicke auf einzelne in Betracht kommende Factoren auf diesem Wege einer guten Lösung zugeführt werden können.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIX. Stückes.) Das am 10. Februar 1897 herausgegebene XXIX. Stück enthält unter

Nr. 2931: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 22. Jänner 1897, Z. 6099/I, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche.

Nr. 2932: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 2933: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 30. Jänner 1897, Z. 9806, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 2934: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 8. Februar 1897, Z. 11.562, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2935: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 7. Februar 1897, Z. 2948, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXX. Stückes.) Das am 11. Februar herausgegebene XXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2936: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. Februar 1897, Z. 12.740, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn.

Nr. 2937: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 5. Februar 1897, Z. 2324, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus dem Küstenlande.

Nr. 2938: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 9. Februar 1897, Z. 4123, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2939: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. Februar 1897, Z. 20.694, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Mähren.

Nr. 2940: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. Februar 1897, Z. 20.700, betreffend die Schliessung der Vieheinbruchstationen Weipert und Schlössel-Unterwiesenthal.

Nr. 2941: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. Februar 1897, Z. 20.463, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2942: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 9. Februar 1897, Z. 1658, betreffend den Viehverkehr mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2943: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 9. Februar 1897, Z. 1764, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXXI. Stückes.) Das am 12. Februar herausgegebene XXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2944: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 7. Februar 1897, Z. 5287, betreffend die Beschränkungen der Viehverkehres aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2945: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 10. Februar 1897, Z. 3172, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus der Bukowina.

Nr. 2946: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 1. Februar 1897, Z. 11.198/I, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen in den Bezirken Dolnja-Tuzla und Maglaj.

— (Inhalt des XXXII. Stückes.) Das am 13. Februar herausgegebene XXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2947: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 9. Februar 1897, Z. 2419, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2948: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. Februar 1897, Z. 2698, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2949: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 26. Jänner 1897, Z. 11.462/I, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen im Bezirke Cazin.

Nr. 2950: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 11. Februar 1897, Z. 4661, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu Theil II, Heft 1, 2 und 3 zum Localgütertarife, Neuauflage vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1897 gelangt zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897, Theil II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Abänderungen und Ergänzungen,

II. Berichtigungen.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von 10 kr. pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 13. Februar 1897. [105]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Mit 1. März 1897 gelangen Kartirungssätze nach und von Zwittau St.E.G. für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Zwittau-Polička einerseits und Stationen der pr. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits zur Einführung.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen um den Preis von 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1897. [106]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages V zu Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1897 gelangt zu dem vom 15. Mai 1896 giltigen Theile II, Heft 2, des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält Einbeziehung von Stationen, Aufhebung von Frachtsätzen und anderweitige Bezeichnung der Station Suczawa.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1897. [107]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896.

Einbeziehung der Stationen Glashütte Rauscha und Freiwaldau in den Ausnahmetarif Nr. 50.

Mit 20. Februar 1897 werden die Stationen Glashütte Rauscha und Freiwaldau der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau mit directen Frachtsätzen für Ziegel des Ausnahmetarifes Nr. 50 in demselben Umfange wie Rauscha in den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 unter den für genannten Ausnahmetarif geltenden Bedingungen aufgenommen.

Die neuen Frachtsätze für Glashütte Rauscha sind dieselben wie für Rauscha, während für Freiwaldau die Rauschaer Sätze erhöht um 2 Pfg. für 100 kg zur Anwendung gelangen.

Prag, am 10. Februar 1897. [108]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zu dem ab 15. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck, sowie der Neuauflage des ab 1. Jänner 1891 giltigen Gebührentarifes „Theil II" für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. März 1897 gelangen zur Einführung:

a) der Nachtrag IV zu dem vom 15. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck, enthaltend:
   1. neuen Kilometerzeiger für die Linie Königgrätz—Wostroměř nebst der Zweiglinie Sadova-Dohalic—Smiřic,
   2. Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrages II und III;

b) die Neuauflage des ab 1. Jänner 1891 giltigen Gebührentarifes „Theil II" unter Einbeziehung der erschienenen Nachträge I bis V zu diesem Tarife.

Zugleich tritt der Gebührentarif „Theil II" vom 1. Jänner 1891 sammt den Nachträgen I bis V ausser Kraft.

Exemplare des Nachtrages IV sind zum Preise von 5 Kreuzern per Stück und der neue Tarif zum Preise von 30 Kreuzern per Stück im Tarifbureau, Wien, I. Hegelgasse Nr. 6, erhältlich.

Wien, am 13. Februar 1897. [109]

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.

Nachtrag I zum Tarife Theil II.

Mit 1. März 1897 gelangt Nachtrag I zum Tarife Theil II für den Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. preussischen Eisenbahn, Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Halle, Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin einerseits und den serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits mit Umschlag in Wien, Donauuferbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten.

Wien, 14. Februar 1897. [110]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 9, Cementkupfer.

Am 1. April 1897 gelangt der im Nachtrag II, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1896, Seite 61, unter 16 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 9 für Cementkupfer zwischen Beuthen O. S. E. und Wien Donauuferbahnhof, Wien, Floridsdorf K. F. N. B. vorläufig ohne Ersatz zur Aufhebung.

Wien, am 11. Februar 1897. [111]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

1. Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Nachtrag I zum Gütertarife, Theil II, und
2. Aenderung des § 2 des Tarifes, Theil I, Abthlg. B.

Zu dem laut Kundmachung in diesem Blatte Nr. 10 vom 26. Jänner 1897 unter Nr. [55] angezeigten Nachtrage I zum Gütertarife, Theil II, gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, welches an Abnehmer des Tarifnachtrages gratis abgegeben wird.

2. Mit dem Tage der Einführung des Nachtrages I zum Theile II (1. März n. St. 1897) hat der Absatz (3) des § 2 im Gütertarife, Theil I, Abth. B, folgende Fassung zu erhalten:

„(3) In dem unter b) bezeichneten Falle erfolgt die Leitung der Sendungen über den vom Absender vorgeschriebenen Uebergangspunkt und die Frachtberechnung in folgender Weise:

Wird vom Absender im Verkehre mit der österr.-ungarischen Gruppe I dort, wo in dem Verzeichnisse (Seite 15 u. ff. des Tarifes, Theil II) für die betreffende Stationsverbindung nur der Grenzübergangspunkt B oder P oder N eingestellt ist, ein anderer von diesen dreien (also z. B. P statt B u. s. w.) vorgeschrieben, so wird das so erachtet, als ob der bahnseitig vereinbarte Uebergangspunkt eingehalten worden wäre, d. h. es kommt die oben unter (2) dargelegte Berechnungsweise für den vorgeschriebenen Grenzübergangspunkt zur Anwendung.

Wenn jedoch dort, wo G in dem erwähnten Verzeichnisse eingestellt ist, einer der drei übrigen Grenzübergangspunkte oder umgekehrt vorgeschrieben wird, so kommen in beiden Verkehrsrichtungen zur Anwendung: Für den österr.-ungarischen Durchlauf auf Grund der Colonne B der Güterclassification die Frachtsätze der Schnitttafeln I/B, bezw. II/B, III/B oder IV/B für den russischen Durchlauf die Frachtsätze der zugehörigen Schnitttafeln I, bezw. II, III oder IV mit vollen Nebengebühren.

Im Verkehre mit den österr.-ungarischen Gruppen II und III wird, wenn vom Absender ein anderer als der für die betreffende Stationsverbindung eingestellte Uebergangspunkt vorgeschrieben ist, in der Richtung nach Russland für den österr.-ungarischen Durchlauf die Colonne A der Güterclassification mit den Sätzen der Schnitttafeln I/A, bezw. II/A, III/A oder IV/A in der Richtung aus Russland die Colonne B der Güterclassification mit den Frachtsätzen der Schnitttafeln I/B, bezw. II/B, III/B oder IV/B angewendet, während für den russischen Durchlauf die Frachtsätze der zugehörigen Schnitttafeln I, bezw. II, III oder IV mit vollen Nebengebühren zur Anwendung gelangen."

Wien, am 8. Februar 1897. [112]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Kassel und Erfurt einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits. (Ausnahmetarif für feuchte Stärke [auch feuchte Schlammstärke].) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner trat ein Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die in den Kilometerzeigern angegebenen Entfernungen und die in der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Specialtarifes III zu Grunde gelegt.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren.) Mit Giltigkeit vom 20. Jänner/1. Februar 1897 alten/neuen Stils gelangten im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1, Ausnahme-Frachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren (Ausnahmetarif 7A.) von den Stationen des Directionsbezirkes Hannover: Bremen, Bremerhaven, Geestemünde und Harburg H. nach Sosnowice (W.W. und J.D.E.) loco und transito zur Einführung.

Dieselben betragen:

Von	Tariftabelle I	Tariftabelle II
	nach Sosnowice (W. W. und J. D. E	
	loco	transito
	für 100 kg in Mark	
Bremen, Hauptbahnhof und Freibezirk . .	2·40	2·34
Bremerhaven loco und transito (Freihafenbahnhof und Zollinlandsbahnhof) . . .	2·56	2·50
Geestemünde loco und trans. (Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. und Fischereihafen) . .	2·56	2·50
Harburg H.	2·25	2·19

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif, Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. April 1896. (Nachtrag I.) Am 1 Februar trat der I. Nachtrag in Kraft, welcher besondere Ausnahmefrachtsätze für Malz, sowie andere Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif, Heft 3 (Verkehr mit der Central- und Westschweiz) vom 1. Mai 1896. (Nachtrag I.) Am 1. Februar trat der I. Nachtrag in Kraft, welcher besondere Ausnahmefrachtsätze für Malz, sowie andere Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Bayerisch-Sächsischer und Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Ausnahmetarife für Jutegarne und Jutegewebe.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar ab wurde die Station Plagwitz-Lindenau Sächs. Stb in die in obigen Güterverkehren bestehenden Ausnahmetarife für die Beförderung von Jutegarn und Jutegeweben einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ausnahmetarif für Düngemittel.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Vedrin der Belgischen Staatsbahn mit nachfolgenden Schnittfrachtsätzen in den Ausnahmetarif für Düngemittel aufgenommen:

	Franken für 1000 kg bis zum Schnittpunkt									
	A		B		C		D		E	
	Abtheilung		Abtheilung		Abtheilung		Abtheilung		Abtheilung	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Vedrin (E. B.)	5·01	3·51	—	—	4·52	3·02	—	—	—	—
Vedrin Produits chimiques de Vedrin E. B.)	4·99	3·49	—	—	4·48	2·98	—	—	—	—

Im Tarifnachtrag XIII ist auf Seite 11 dementsprechende Vormerkung zu machen.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Der Nothstandstarif für Düngemittel im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, giltig ab 1. August 1896, dessen Giltigkeit bis zum 1. Mai 1902 verlängert wurde, hat auch für den Verkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits unter Zugrundelegung der nach dem Wechseltarife vom 1. Mai 1895 und den Nachträgen hiezu sich ergebenden Tarifkilometer bis zum 1. Mai 1902 Geltung.

Im Verkehre mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen, wofür nach dem Verzeichniss 1 die Tariftabellen b und c in Anwendung zu kommen hätten, sind der Frachtberechnung für Düngemittel stets die Frachtsätze der Tariftabelle a des Tarifes vom 1. Mai 1895 zu Grunde zu legen.

Auf Seite 144 des Wechseltarifes vom 1. Mai 1895 hat die Anmerkung nunmehr zu lauten:

„*) Bezüglich der Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Düngekalk (abgelöschter Kalkstaub), sowie des Ausnahmetarifes Nr. 6 (a, b und c) in der Zeit bis 1. Mai 1902 wird auf den am 1. August 1896 eingeführten Nothstandstarif für Düngemittel verwiesen."

Ausnahmetarif Nr. 11 für Fäcalien und Strassenkehricht wird hiedurch nicht berührt.

Tarife für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. August 1895. (Nachtrag I.) Am 1. März gelangt zum Tarife für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits vom 1. August 1895 der I. Nachtrag zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Aufnahme der Stationen Lengenwang, Seeg und Weizern-Hopferau der Localbahn-Actiengesellschaft.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Frachtsätze für Salz.) Die auf Seite 105 enthaltenen Frachtsätze für Salz von Berchtesgaden nach den Stationen Passau und Simbach sind in der Classe A um 0·10 Mk., in den Classen B und C um 0·06 Mk. für 100 kg zu kürzen.

Schweiz. (Staffeltarife für Producten- und Waarentransport im internen Verkehre.) Die Eidgenössischen Räthe hatten unterm 15./26. Juni 1895 den Bundesrath eingeladen:

a) seine Verwendung bei den Schweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen dahin eintreten zu lassen, dass der Producten- und Waarentransport im internen Verkehre, namentlich der Weintransport, überhaupt und wenn immer möglich auf Basis des Staffeltarifsystems in abnehmenden kilometrischen Ansätzen billiger gestellt wird;

b) über seine diesfälligen Studien und den Erfolg seiner Bemühungen Bericht zu erstatten.

Der Verband Schweizerischer Eisenbahn-Verwaltungen, vom Bundesrathe zur Untersuchung und Berathung der Frage und zur Berichterstattung über die Stellungnahme der Bahnverwaltungen zu derselben eingeladen, lehnt in seiner Vernehmlassung zur Zeit entschieden ab, auf die Frage der Einführung des Staffeltarifsystems für den Gütertransport im Allgemeinen und für den Weintransport im Speciellen einzutreten. Dabei verweisen die Bahnverwaltungen in erster Linie darauf, dass die finanzielle Tragweite einer derartigen grundsätzlichen Tarifänderung sehr schwer zu ermessen sein würde, da sich die Wirkungen an der Hand des vorhandenen statistischen Materials und ohne Aufstellung von Grundlagen für einen Staffeltarif in keiner Weise feststellen lassen. Auch erscheine der gegenwärtige Moment, wo die Verstaatlichung der Eisenbahnen mehr und mehr in den Vordergrund trete, wenig geeignet zu Experimenten im Tarifwesen, deren Tragweite nicht ermessen werden könne. Mit der Einführung des Staffeltarifsystems werde auch eine erhebliche Taxermässigung verlangt, wodurch für die Eisenbahnen bedeutende Frachtausfälle entstehen würden, deren Deckung durch die Verkehrsvermehrung, wenigstens für eine Reihe von Jahren, nicht zu erwarten wäre. Die fünf grösseren schweizerischen Bahnen hätten nach der schweizerischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1893 aus dem Güterverkehre eine Einnahme von etwa 48 Millionen Francs erzielt; eine Taxermässigung von nur 10 pCt. würde somit 4,800.000 Frcs. ausmachen, für die Bahnen ein sehr bedeutender Betrag, während voraussichtlich eine nennenswerthe Verkehrszunahme hieraus nicht resultiren würde, weil der Verkehr nicht hauptsächlich von den Taxen, sondern vom Bedarf abhänge. Wollten diese Ausfälle vermieden werden, so könnte dies nur in der Weise geschehen, dass die Taxen für kurze Distanzen entsprechend erhöht würden, was hinwieder eine kaum erwünschte namhafte Belastung des Nachbarverkehres herbeiführen würde.

Die Staffeltarife könnten nicht für den internen Verkehr allein angewandt werden, sondern müssten auch dem Verkehr mit dem Auslande gewährt werden. Sie kämen daher auch dem ausländischen Producte zu Gute, und würde die erhoffte Wirkung auf den Absatz der schweizerischen Erzeugnisse vielfach paralysirt. Speciell bei dem Artikel „Wein" würde eine irgendwie nennenswerthe Taxermässigung für die Bahnen bedeutende Frachtausfälle zur Folge haben, ohne dass die Wirkung im Einzelnen eine derartige wäre, dass eine Vermehrung des Absatzes auf grössere Entfernungen erwartet werden könnte. Für die Strecke Cully—St. Gallen, 309 km, würde beispielsweise bei einer Ermässigung um 3 Rappen per Kilometer nicht einmal eine Frachtersparniss von 1 Rappen auf das Liter und auf der Strecke Cully—Zürich nur eine solche von etwa 3/4 Rappen auf das Liter eintreten, eine Ermässigung, welche den Consum und den Absatz der inländischen Weine kaum in nennenswerther Weise zu heben vermöchte. Auch würde ein Staffeltarif für Wein ebensowohl den ausländischen wie den inländischen Weinen zu Gute kommen.

Auch einen Grund mehr praktischer Natur bringen die Verwaltungen für ihre ablehnende Haltung vor, indem sie auf die Ungleichheit der Transporttaxen für Güter bei den verschiedenen schweizerischen Bahnunternehmungen hinweisen, die der Bildung einheitlicher Staffeltarife hindernd im Wege stehen würde.

Angesichts dieser ablehnenden Haltung der Verwaltungen hat es der Bundesrath unterlassen, seinerseits weitere Studien über die Frage zu machen. Bei dem gegenwärtigen Stande der Schweizerischen Eisenbahn-Gesetzgebung kommt den Bundesbehörden ein Recht nicht zu, den Bahnverwaltungen im Allgemeinen eine Reduction der innerhalb der concessionsmässigen Schranken sich bewegenden Transporttaxen gegen deren Willen aufzuerlegen. Es wird daher bei der Bundesversammlung beantragt, auf die Frage der Reduction der Transporttaxen für den Gütertransport im Allgemeinen und den Weintransport im Speciellen für jetzt nicht näher einzutreten. Dieser Antrag wurde auch im letzten December von der Bundesversammlung gutgeheissen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
552	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	Chrudim	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen allgemeinen und speciellen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Kalksteintransporte vom 1. Mai 1892	14·4 kr.	10·9 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Kalk, gebrannt	Chrudim	Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Gilt nur für Sendungen in Relationen, an welchen die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. ununterbrochen mit mindestens 100 km betheiligt sind. Aufrechthaltung der allgemeinen einschlägigen Bestimmungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagen. Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.		Frachtsätze des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		Der sich für 100 km ergebende Frachtsatz des Specialtarifes 3 hat auf die vorgelegenen Stationen rückzuwirken, sofern derselbe niedriger ist, als die officiellen Frachtsätze der Classe C. Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. wird nicht berechnet
553	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kuttenberger Localbahn	Pflastersteine der Classe C	Prag Oe.N.W.B.	Josefstadt-Jaroměř	Diese Steine müssen zur Strassenpflasterung in der Stadtgemeinde Jaroměř bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	kr. 35·6	kr. 23·4	kr. 12·2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jaroměř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen.
				Skutsch					23·8	15·—	8·8			
				Liebau					20·7	12·9	7·8			
				Einsiedl					34·7	26·4	8·3			
				Reichenberg					32·4	24·2	8·2			
				Chrast					20·9	13·4	7·5			
				Senftenberg					22·3	14·6	7·7			
				Kuttenberg (Stadt)					29·9	22·—	7·9			
554	Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.		Mauer- und Dachziegel	Předměřitz	Liebenau	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	23·8 kr.	20·8 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
555	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Animalischer Dünger	Süssenbrunn	Trautmannsdorf	Aufgabe in vollen Wagenladungen u. Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897		Besteht keiner	15 Gulden pro Wagenladung		Im Kartirungswege		
556	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Steine a) der Position 8·57, b) der Position 8·58, c) der Position 8·59 } der allgemeinen Güterclassificationen	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. ad b) Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; ad a) u. c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Von Stationen der Localbahn Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf): Friedeberg a	Friedeberg b	Friedeberg c	Haugsdorf a	Haugsdorf b	Haugsdorf c	Setzdorf a	Setzdorf b	Setzdorf c
	Frachtsätze in Kreuzern pro 100 kg								
Müglitz	27·5	21·—	49·—	29·5	22·—	53·—	26·5	20·—	47·—
Skalic-Boscovic	47·—	37·5	78·5	49·—	38·5	82·5	46·—	36·5	76·5
Zwittau	39·—	31·5	66·5	41·—	32·5	70·5	38·—	30·5	64·5

1	2	3	4	5 von	nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
557	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische	Trifail	Dignano	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 19. Februar 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	43 kr.		Im Kartirungswege		
									Kreuzer ö. W.					
558	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen- und Stahlabfälle, ferner Eisen und Stahl, alt, der Pos. A, 7 a und E-9 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 der österr.-ungar. Eisenbahnen	Assling	Bregenz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 20. Februar 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	101	79	22	Im Kartirungswege		
					Buchs				99	77	22			
					Lindau				103	81	22			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
559	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphtha), roh und raffinirt	Pozsony-Ujváros, Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen	Düsseldorf-Bilk	Aufgabe in Fässern bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, ferner in Kessel- und anderen Gefässwagen auf Grund der im Nachtrag II zu dem in der 8. Rubrik angeführten Tarife für den Ausnahmetarif 29 (Benzin) angeführten bezüglichen Bedingungen	Vom 1. März 1897 bis auf Weiteres, längstens 31. December 1897	Tarif für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. December 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	5·85		Im Kartirungswege		
					„ -Derendorf					5·84				
					„ -Grafenberg					5·86				
					„ -Hafen					5·87				
					„ -Lierenfeld					5·86				
					Köln-Bonnthor					5·73				
					„ -Ehrenfeld					5·71				
					„ -Gereon					5·70				
					„ -Nippes Neuer Bhf.					5·71				
					„ -Süd					5·73				
					„ -Rheinstation					5·73				
					„ Thürmchen					5·72				
560	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Steine aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Matzleinsdorf transit	Haltestelle Favoriten	Diese Transporte müssen für den Bau des Verbindungsgeleises zwischen der Haltestelle Favoriten einerseits und den Personengeleisen des Wiener Bahnhofes der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits bestimmt sein. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Frachtzahlung pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897		Bestehen keine	Oe. W. fl. 1·10 pro Wagen		Im Kartirungswege		
									Kreuzer ö. W.					
561	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt der Pos. 6–24 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wien I (K.E.B.) transit	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	78	50	28	Im Kartirungswege		In die vorliegende Publication sind die in Nr. 9 dieses Blattes vom 23. Jänner 1897 unter fortlaufender Nummer 398 publicirten ermässigten Frachtsätze einbezogen worden
					Frankenmarkt				68	50	18			
					Friedburg-Lengau				74	56	18			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
562	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mineralkohle	St. Stefan	Ehrenhausen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Anhang zum Localtarife (Theil II) der Südbahn	75	58	17	Im Kartirungswege		
					Föderlach				79	60	19			
					Krumpendorf				71	56	15			
					Leibnitz				79	61	18			
					Marburg K.B.				67	56	11			
					Maria Rast				63	49	14			
					Pörtschach a/S.				71	56	15			
					Pössnitz				71	56	15			
					Reifnigg-Fresen				46	35	11			
					Velden am Wörthersee				75	58	17			
					Wildon				82	66	16			
					Wuchern-Mahrenberg				43	32	11			
					Grafenstein				57	49	8			Rücksichtlich nebenstehender Relationen wird der Nachlass von der Strecke St. Stefan—Unterdrauburg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen getragen
					Graz S.B.				80	72	8			
					Kühnsdorf				48	40	8			
					Paternion-Feistritz				75	67	8			
					Saldenhofen				38	30	8			
					Spielfeld				66	58	8			
					Spittal a/D.				77	69	8			
					Hermagor				122	100	22			
					Nötsch am Dobratsch				100	78	22			
									Heller					
563	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eiserne Röhren	Schönbrunn	Mattuglie-Abbazia	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen beim Baue der Wasserleitung in Abbazia Verwendung finden. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Directer Tarif besteht nicht	144·9 Kreuzer		Im Kartirungswege		
564	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bleierze	Klausen und Sterzing	Littai	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	140 h	131 h	9 h	Im Kartirungswege		
565	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Baumwolle, rohe	Die im Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verbandtarife (Nachtrag VI vom 1. August 1895) enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes XXVI für Baumwolle, rohe, von Triest, resp. Fiume nach Braunau finden bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 unter den tarifmässig festgesetzten Bedingungen auch für Sendungen von Triest, resp. Fiume nach Mittelsteine im Kartirungswege Anwendung.										

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Purgstall** der Bahnlinie Pöchlarn—Kienberg-Gaming gelangt im heurigen Jahre ein neues **Aufnahmsgebäude** zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 33.000 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung 2 für Bau und Bahnerhaltung, IX., Althangasse Nr. 3 und 5, II. Stock) während der Amtsstunden von ½9 bis 3 Uhr zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 8. März 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (IX., Althanplatz Nr. 3) zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Februar 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten gefertigter k. k. Staatsbahn-Direction werden die im Materialmagazine Pilsen sich mit Schluss des IV. Quartals 1896 angesammelten Altmetalle, sowie die sich voraussichtlich im Laufe des I. Quartals 1897 ansammelnden Altmaterialien hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Platten-, Bruch-, Röhren- und galvanisches Kupfer, Kupferspäne, Rothguss und Rothgussspäne, Bruchmessing, messingene Siederohre, Metallglocken, dann Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, alter Stahl und Stahlachsen, Radsterne und Tyres, Guss-, Pausch- und Zerreneisen, gusseiserne, schmiedeeiserne und Stahlspäne, Bruchglas, altes Maculatur- und Stampfpapier, sowie diverse Abfälle von Baumwoll-, Hanf-, Jute-, Kautschuk-, Leder- und Tuchwaaren.

Nähere Angaben über die approximativen Mengen und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die ins Offert einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken, und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind, mit einer ordnungsmässig überschriebenen 50 kr.-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für den Ankauf von Altmaterial“** bis **längstens** den **27. Februar 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen einzubringen, und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Offerten, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, am 16. Februar 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

433 1/44

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. Wien, 18. Februar 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Februar 1897, Z. 16.858/I ex 1896, an die Verwaltung der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft als derzeit geschäftsführende Verwaltung der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die wechselseitige Gewährung einer Eisenbahn-Fahrpreisermässigung für die in ihre Heimat zurückkehrenden mittellosen österreichischen und ungarischen, bezw. italienischen Staatsangehörigen.

Laut einer dem k. k. Eisenbahnministerium und gleichzeitig auch dem kgl. ungarischen Handelsministerium zugekommenen Mittheilung des k. und k. Ministeriums des Aeussern sind die Verhandlungen mit der kgl. italienischen Regierung, betreffend die wechselseitige Gewährung einer 50percentigen Eisenbahn-Fahrpreisermässigung für die in ihre Heimat zurückkehrenden mittellosen österreichischen und ungarischen, bezw. italienischen Staatsangehörigen nunmehr zum Abschlusse gelangt, und ist als Zeitpunkt der Activirung des gegenständlichen Uebereinkommens der 1. Februar 1897 vereinbart worden.

Die Modalitäten, unter welchen auf Grund dieses Uebereinkommens die in Rede stehende Fahrpreisermässigung in Hinkunft zugestanden wird, beruhen auf den in analoger Weise auch von den italienischen Bahnverwaltungen (Adriatische und Mittelmeer-Bahn) zur Durchführung gebrachten Beschlüssen der gemeinsamen Directoren-Conferenz der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen vom 22. Juni 1893 und vom 19. December 1895.

Hienach wird die von den österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen den in ihre Heimat zurückkehrenden mittellosen italienischen Staatsangehörigen, welche sich mit einem Empfehlungsschreiben der kgl. italienischen Botschaft in Wien oder eines kgl. italienischen Consulates in Oesterreich-Ungarn ausweisen, eingeräumte 50percentige Ermässigung des Fahrpreises der III. Classe für Personenzüge unter den nachstehenden Bedingungen einzutreten haben:

1. Die Empfehlungsschreiben, welche nur an wirklich mittellose Personen verabfolgt werden, müssen ausdrücklich die Bestätigung der Mittellosigkeit der betreffenden Person enthalten.
2. Die Empfehlungsschreiben können auf gedruckten oder auf autographirten Formularien ausgefertigt, müssen jedoch für alle Fälle mit dem Siegel der Botschaft oder des Consulates versehen sein und die genaue Angabe der Reiseroute enthalten.
3. Die Empfehlungsschreiben werden in der Regel nur für eine Person ausgestellt; nur in dem Falle, wenn mehrere Mitglieder derselben Familie zusammen heimreisen, genügt für diese Personen die Ausfertigung blos eines Empfehlungsschreibens.
4. Die Empfohlenen sind verpflichtet, ausser den Empfehlungsschreiben auch ihre Pässe oder sonstigen Legitimationspapiere vorzuweisen.
5. Die Empfohlenen werden ihre Unterschrift auf dem Empfehlungsschreiben in Gegenwart des betreffenden Ausstellers beizufügen haben, um die Bahnorgane in die Lage zu versetzen, die Identität des Empfohlenen durch eine allfällige neuerliche Abgabe der Unterschrift desselben sicherstellen zu können. Falls der Be-

treffende des Schreibens unkundig ist, wird der Aussteller des Empfehlungsschreibens dies auf dem für die Unterschrift bestimmten Raume bemerken.

6. Falls bei Reisen innerhalb der österr.-ungarischen Monarchie Linien verschiedener Eisenbahn-Gesellschaften in Frage kommen, wird für jede Bahngesellschaft ein besonderes Empfehlungsschreiben ausgestellt werden.

Die in Rede stehende Fahrbegünstigung findet jedoch keine Anwendung auf Arbeitertransporte, für welche auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen tarifmässig Fahrterleichterungen gewährt sind, und für einzelne Arbeiter nur dann, wenn sie sich im Zustande vollständiger Mittellosigkeit befinden.

Hievon wird die geehrte Verwaltung unter Bezugnahme auf den am 4. Februar 1896, Z. 27, im Gegenstande anher erstatteten Bericht der bestandenen k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als damals geschäftsführende Verwaltung der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zur entsprechenden weiteren Veranlassung in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 7. Februar 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Februar 1897, Z. 2544/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 2. Februar 1897 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 23. December 1896 eröffnete Theilstrecke Adony-Szabolcs—Paks der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn des Weissenburger und Tolnaer Comitates dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Eine Aenderung in der Liste sei nicht erforderlich, da die obgenannte Localbahn in derselben unter y 2 der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Linien bereits eingetragen ist.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. Februar 1897 Kenntniss gegeben. Der wirkliche Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst ist mit Rücksicht auf deren Zugehörigkeit zu einer dem Uebereinkommen bereits unterstellten Unternehmung vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Wien, am 15. Februar 1897.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, die durch einen unbefugten Rampenbau herbeigeführten Uebelstände zur Gänze zu beseitigen und die hiezu allenfalls erforderlichen Enteignungen zu veranlassen.**
2. **Die zu behebenden Missstände sind — soweit noch erforderlich — commissionell festzustellen, und ist die Bahnunternehmung nach Anhörung derselben, sowie der sämmtlichen betheiligten Parteien über die Art und Weise der für nothwendig erkannten Bauführungen zu verhalten, das Erforderliche behufs Einleitung der nöthig fallenden Expropriationen und Vollzug der Bauarbeiten vorzukehren.**

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerden der Gemeinde Mori und des Richard Grigolli in Mori gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Juni 1895, Z. 18.426, betreffend bauliche Aenderungen anlässlich des Baues der Localbahn Mori-Arco-Riva, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe.

Ueber Ansuchen der Concessionäre der Localbahn Mori-Arco-Riva fand vom 18. bis 23. Juni 1890 die politische Begehung der Trasse statt, nachdem vorher die Auflegung der bezüglichen Projectsbehelfe zur allgemeinen Einsicht in den einzelnen Gemeinden erfolgt war.

Bei der Begehung wurde unter Anderem in der Gemeinde Mori bei km 2·7/8 „eine Wegübersetzung, 5 m breit", und bei km 2·8/9 „eine Wegübersetzung", gleichfalls „5 m breit, unter Verlegung des einmündenden Fussweges" auf die linke Bahnseite festgestellt, ohne dass im Protokolle irgend eine weitere Bemerkung über diese Objecte gemacht wurde.

Nach Genehmigung des Begehungsoperates schritt die Unternehmung zur Ausführung des Baues, wobei sich jedoch rücksichtlich der Arbeiten bei den oberwähnten Wegübersetzungen Differenzen mit der Gemeinde Mori ergaben.

Mit Eingabe vom 25. August 1890, Z. 1830, machte die Gemeinde Mori geltend, dass bei den fraglichen Wegübersetzungen durch die Bauausführung mehrfache Missstände hervorgerufen wurden, indem in den Gemeindeweg-Parcellen Nr. 5115, 5372 und 5184 das Bahnniveau um 64 bis 96 cm über das frühere Strassenniveau erhöht, die Steigung verschärft, die sogenannte Piazzetta nuova Parcelle Nr. 5115 durch eine eingebaute Rampe verunstaltet, der Abfluss des Regenwassers verhindert und der Zugang, sowie die Zufahrt zu den auf dem Platze gelegenen Häusern, insbesondere dem k. k. Bezirksgerichte, erschwert worden sei. Die Gemeinde verlangte deshalb Abhilfe und eventuell Sistirung der Bauführung und urgirte dieses Begehren in mehreren nachgefolgten Eingaben.

Hierüber erging der Erlass des Handelsministeriums

vom 16. Juni 1894, Z. 62.703, in welchem erklärt wurde, die Gemeinde Mori habe laut ihrem der Bahnunternehmung abgegebenen Erklären vom 19. Juli 1893 die Erhaltung aller von der mittlerweile vollendeten Bahn tangirten Gemeindestrassen mit Ausnahme der Rampenanlage auf Parcelle 5115, der sogenannten Piazzetta nuova, übernommen; demnach handle es sich dermalen nur mehr um die Austragung dieser Frage, und sei die commissionelle Uebergabe auch dieser Communication in die Erhaltung der Gemeinde zu veranlassen.

Diese Commission fand am 15. Februar 1895 unter Intervention der Bahnunternehmung, der Gemeinde Mori und des Richard Grigolli, Besitzers des an der Piazzetta gelegenen Gerichtsgebäudes, statt, ohne dass ein Ausgleich zu Stande kam, worauf die heute von der Gemeinde Mori und Richard Grigolli angefochtene Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Juni 1895, Z. 18.426, erfloss, des Inhaltes: Die Gemeinde Mori werde in Betreff der verweigerten Uebernahme der durch den Bahnbau übersetzten und zu diesem Zwecke in ihrer Höhenlage geänderten und corrigirten Wegparcellen Nr. 5184, 5372, 5115 mit ihren Beschwerden wegen Aenderung des Niveau der Wegübersetzungen in Parcelle Nr. 5184 und 5372, wegen Nichtvorlage von Detailplänen bezüglich der beabsichtigten Hebung dieser Strassentheile und wegen Verlängerung des im corrigirten Wegtheile bestandenen Steigungsverhältnisses auf eine grössere Strecke als vorhin, abgewiesen, dagegen sei die Localbahn Mori-Arco-Riva verpflichtet, die in Folge des Bahnbaues gestörten Zufahrtsverhältnisse zum Hofe des Grigolli in der Weise zu verbessern, dass der dahin abzweigende Rampenarm entsprechend verbreitert und in ein sanfteres Gefälle gelegt werde, zu welchem Behufe die Sohle der Thoreinfahrt um circa 30 cm zu heben und das an letztere anschliessende Planum des Hofes und der daneben liegenden Halle dieser Hebung entsprechend zu reguliren sein werden. Endlich wurde ausgesprochen, dass die Durchführung der von der Gemeinde Mori aufgestellten Alternativprojecte für die Regulirung der Piazzetta nuova der Bahngesellschaft auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes nicht auferlegt werden könne, indem jedes dieser beiden Projecte ausser den auch früher nicht bestandenen Canalisirungsanlagen noch andere weitgreifende Meliorationen involvirt.

Der Verwaltungs-Gerichtshof ist bei seiner Entscheidung von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Wenn im Eingange der angefochtenen Entscheidung, conform dem Erlasse vom 16. Juni 1894, welch letzterer übrigens nach der Ansicht des Verwaltungs-Gerichtshofes lediglich processleitende Directiven enthält, die von der Gemeinde Mori verweigerte Uebernahme der Wegparcellen Nr. 5184, 5372, 5115 als Gegenstand des Streites bezeichnet wurde, so kann dieser Auffassung nur insofern beigepflichtet werden, als allerdings anzunehmen ist, dass die Gemeinde Mori durch die mittlerweile erfolgte Uebernahme der sonstigen durch den Bahnbau tangirten und ursprünglich gleichfalls streitigen Wegparcellen bezüglich dieser anderen Communicationen sich für klaglos gestellt erklärt hat.

Demnach dreht sich der heutige Streit zwar nur mehr um die Parcellen Nr. 5184, 5372, 5115; allein nicht blos die Uebernahme dieser Communicationen ist streitig, sondern es war auch, und zwar in erster Linie, über die von der Gemeinde schon in ihrer Eingabe vom 25. August 1890 erhobenen Beschwerden gegen die Bauunternehmung zu erkennen. Die Ministerialentscheidung vom 25. Juni 1895 enthält auch thatsächlich ein solches Erkenntniss, welches jedoch sowohl von der Gemeinde Mori als von Richard Grigolli angefochten wird.

Nach der Actenlage erscheinen folgende Thatumstände festgestellt:

1. Der politischen Begehung wurden die von der Bahnunternehmung beigebrachten Pläne, und zwar der togographische Detailplan, der Situationsplan, der Grundeinlösungsplan und das Längenprofil zu Grunde gelegt, und hatten die Parteien auch Gelegenheit, in diese Pläne Einsicht zu nehmen.

2. Aus diesen Plänen, und zwar aus dem Längenprofil und den in demselben verzeichneten Côten der Unterbaukrone einerseits und des Terrains andererseits ist zu entnehmen, dass das geplante Niveau der Eisenbahn bei km 2·7/8 und 2·8/9 höher liegt als das Terrain, dass also eine Niveauerhöhung der dortigen Wegübersetzungen behufs Ausgleichung der Côtendifferenzen stattfinden musste. Ebenso erscheint im Situationsplane der Bau einer Rampe oder Wegerhöhung, jedoch in ganz geringer Ausdehnung, durch Verwendung der grünen Farbe angedeutet.

Dagegen geben die Pläne über die Art und Weise dieser Niveauausgleichung keinen Aufschluss.

3. Mit Expropriations-Erkenntniss der Statthalterei-Abtheilung Trient vom 7. Juni 1891, Z. 10.912, wurde die Expropriation von 80 Quadratmeter aus Wegparcelle Nr. 5372 und von 50 Quadratmeter aus Wegparcelle Nr. 5184 durch Bestellung einer Servitut der Strassenbenützung für Bahnzwecke auf die Dauer der Concession ausgesprochen.

Eine Expropriation bezüglich der Wegparcelle 5115 (der sogenannten Piazzetta nuova), sowie bezüglich des Gebäudes und Hofraumes des Richard Grigolli wurde weder von der Bahnunternehmung begehrt, noch von der politischen Behörde verfügt.

4. Dass die Bahnunternehmung auf der Parcelle Nr. 5115 eine Zufahrtsrampe errichtete, welche die Hauptursache des von der Gemeinde Mori erhobenen Einspruches und der in demselben behaupteten Uebelstände bildet, ist unbestritten; dass aber diese Uebelstände thatsächlich durch den Rampenbau hervorgerufen worden sind, ergibt sich aus dem Befunde des Sachverständigen, Bezirks-Ingenieurs Dr. Obrelli, vom 15. September 1890 und 10. März 1895.

Werden diese Thatbestandsmomente in Erwägung gezogen, so ergibt sich, bei dem Umstande, als die vorgelegten Baupläne allerdings die Nothwendigkeit einer Niveauerhöhung der Wegübersetzungen, jedoch keineswegs die Art und Weise der Durchführung der vorzunehmenden Arbeiten und somit auch nicht den Gegenstand und Umfang der hiezu allenfalls erforderlichen Enteignungen erkennen lassen, zunächst die Schlussfolgerung, dass es gemäss § 11 und ff. des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, die Aufgabe der Begehungscommission gewesen wäre, den Gegenstand und Umfang der Enteignung an der Hand der Pläne festzustellen. Da aber diese Feststellung von Amtswegen zu erfolgen hat, so kann daraus, dass die heutigen Beschwerdeführer keine besonderen Einwendungen (§ 15) rücksichtlich des Rampenbaues erhoben haben, welcher in den Plänen keineswegs auch nur so angedeutet war, dass denselben die factisch erfolgten Herstellungen zu entnehmen gewesen wären, ein Präjudic gegen die Beschwerdeführer nicht abgeleitet werden, und dies umsoweniger, als sie mangels eines bezüglichen Bauplanes

gar nicht in der Lage gewesen wären, ihre Ansprüche im Wege von Einwendungen geltend zu machen. Nachdem die Begehungscommission sich jedoch darauf beschränkt hat, die zwei geplanten Wegübersetzungen nach den vorliegenden Plänen im Protokolle zu verzeichnen, ohne über die Durchführung der erforderlichen Niveauausgleichung eine Feststellung vorzunehmen, so muss vielmehr angenommen werden, dass durch die Commission unter Zustimmung der intervenirenden Gemeinde Mori zwar die Wegübersetzungen, sowie deren plangemässe Niveauerhöhung im Principe festgestellt wurde, die Art und Weise der Ausführung aber einer besonderen Vereinbarung, oder in deren Ermanglung einer besonderen Verhandlung und Entscheidung vorbehalten blieb, ebenso wie ein solcher Vorbehalt in diesem Sinne ausdrücklich von Seiten des Vertreters des Strassenärars bezüglich der Uebersetzungen der Reichsstrasse gemacht worden ist. Jedenfalls aber war die Bahnunternehmung, welche rücksichtlich der Parcelle 5115, sowie rücksichtlich der Behausung des Richard Grigolli ein Expropriationsbegehren gar nicht gestellt und folgerichtig ein Expropriations-Erkenntniss (§ 17) auch nicht erlangt hatte, nicht berechtigt, auf dieser Parcelle und an der Einfahrt des Grigolli'schen Hauses bauliche Aenderungen vorzunehmen, und zwar insolange, als nicht die bei der Begehungscommission offen gebliebene Frage ausgetragen und die etwa erforderliche Expropriation erwirkt wird (§ 21).

Das Begehren der Gemeinde Mori vom 25. August 1890 um Sistirung des unbefugten Rampenbaues war daher nach dem damaligen Stande der Dinge vollauf gerechtfertigt.

Seither hat sich die Sachlage insofern geändert, als mittlerweile die Eisenbahn gebaut und dem Betriebe übergeben worden ist, so dass eine Sistirung des Baues jetzt füglich aus öffentlichen Rücksichten nicht mehr platzgreifen könnte. In Folge dieser Aenderung der Sachlage ist aber auch der Standpunkt der Gemeinde verrückt worden, und hat die Gemeinde Mori ihr Begehren im Protokoll vom 15. Februar 1895 (Beilage A) dahin präcisirt, dass im Falle der Unmöglichkeit einer Wiederherstellung des früheren Standes die Eisenbahnunternehmung wenigstens dazu zu verhalten sei, die durch Experten festzustellenden Adaptirungen zur Behebung der durch den unbefugten Rampenbau herbeigeführten Uebelstände vorzunehmen.

Gemäss § 10 der kaiserlichen Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sind die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgut zu vergüten, welcher durch sie veranlasst worden ist.

Die Eisenbahnunternehmungen haben ferner solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und sind verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften.

Wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationsmittel ganz oder zum Theil zerstört oder unfahrbar gemacht werden, ist die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Der § 21 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, endlich bestimmt das Verfahren im Falle als eine nachträgliche Verhandlung zur Feststellung eines der vorübergehenden oder dauernden Enteignung zu unterziehenden Gegenstandes erforderlich wird.

Aus dem Zusammenhalte dieser gesetzlichen Bestimmungen geht hervor, dass die Eisenbahnbauunternehmung und die in deren Fusstapfen getretene Eisenbahngesellschaft allerdings verpflichtet ist, die planmässigen Wegübersetzungen in einem vollkommen klaglosen Zustande herzustellen, das heisst die durch den unbefugten Rampenbau herbeigeführten Uebelstände zur Gänze zu beseitigen und die hiezu allenfalls erforderlichen Enteignungen zu veranlassen.

Die Eisenbahnbehörde hatte daher dem Begehren der Gemeinde Mori auf Behebung jener Missstände, welche durch den Expertenbefund als eine Folgewirkung des Rampenbaues bezeichnet sind, stattzugeben und die Localbahn zur ordnungsmässigen Behebung dieser Missstände zu verhalten.

Eine solche ordnungsmässige bauliche Herstellung setzt aber voraus, dass vor Allem die zu behebenden Missstände — insoweit noch erforderlich — commissionell festgestellt, die Localbahn, sowie die sämmtlichen betheiligten Parteien mit ihren Anträgen über die Art und Weise der Durchführung der für nothwendig erkannten Bauführung gehört werden, und die Localbahn sohin zu verhalten ist, das Erforderliche behufs Einleitung der nöthig fallenden Expropriationen und Vollzug der Bauarbeiten vorzukehren.

Der in der angefochtenen Entscheidung beobachtete Vorgang aber, wonach trotz der Anerkennung mehrfacher Missstände, welche durch den Rampenbau veranlasst wurden, dieser selbst für consensgemäss erklärt und der Eisenbahn lediglich einzelne Arbeiten auf fremdem Grund und Boden (ohne Expropriation) behufs Verbesserung der Zufahrtsverhältnisse beim Hause Grigolli aufgetragen wurden, entspricht den vorcitirten gesetzlichen Vorschriften nicht, weshalb den Beschwerden der Gemeinde Mori und des Richard Grigolli, dessen Legitimation angesichts der offenbaren Rückwirkung der getroffenen Vorkehrungen auf sein Eigenthum nicht angezweifelt werden kann, Folge gegeben und die angefochtene Entscheidung gemäss § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben werden musste.

(Erkenntniss vom 10. December 1896, Z. 6691; E.-M.-Z. 2344/I ex 1897.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Steyrthalbahn. (Linie Garsten—Agonitz: Herstellung eines Inundationsobjectes nächst der Haltestelle Unterhimmel: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, das Project hinsichtlich der Herstellung eines Inundationsobjectes von zwei Meter lichter Weite in km 3·796 nächst der Haltestelle Unterhimmel der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 1229/IV.]

Projectirte Localbahn Linz-Eferding. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 13. und 14. October 1896 durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn vom Umschlagplatze der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Linz zur Station Eferding der Localbahn Wels-Aschach hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 14.026/I ex 1896.]

Elektrische Bahnen in Prag und Umgebung. (Strecke Melantrichgasse—Museum: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. Jänner die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Prag vorgelegten Detailprojectes einer normalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Melantrichgasse über den Wenzelsplatz zum Anschlusse an die Kleinbahn Prag-Žižkov-Weinberge nächst dem böhmischen Museum die politische Begehung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 15.905/I ex 1896.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Linie Halicz—Ostrów [Tarnopol]: Benützungsconsens für die Theilstrecke Podwysokie—Ostrów.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des günstigen Ergebnisses der vom 4. bis 7. Jänner abgehaltenen technisch-polizeilichen Prüfung der Strecke Podwysokie—Ostrów der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol) den Benützungsconsens für die vorgenannte Strecke bei Anwendung des Localbahnbetriebes ab 25. Jänner 1897 mit der Einschränkung ertheilt, dass in der Richtung Tarnopol—Podwysokie die Fahrgeschwindigkeit von 25 km und in der Gegenrichtung Podwysokie—Tarnopol, in welcher mit umgekehrter Zugslocomotive gefahren werden wird, die Fahrgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde nicht überschritten werden darf. Gleichzeitig wurde auch für die in der vorgenannten Strecke ausgeführten Hochbauten der Benützungsconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 452/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Aenderung des Stationsnamens Jedlesee transito.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Aenderung des Namens der Station Jedlesee transito in Jedlersdorf genehmigt. [E.-M.-Z. 296/IV.]

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. (Entfall des Lichterwechsels bei der Einfahrt der Züge in Mähr.-Budwitz.) Da nach dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 24. October 1883, Z. 37.597, in Fällen, wo eine Secundärlinie nicht in das Hauptgeleise ausserhalb der Anschlussstation, sondern in diese selbst, also unabhängig von der Hauptbahn, einmündet, von dem Wechsel der Signallaterne, bezw. von der Umwandlung des weissen in ein rothes Licht abgesehen werden kann, so hat, nachdem diese Voraussetzungen bei der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz zutreffen, das k. k. Eisenbahnministerium angeordnet, dass die Spitze des Zuges bei Dunkelheit vorschriftsgemäss durch eine weissleuchtende Reflectorlaterne vorne an der Locomotive zu kennzeichnen, jedoch bei der Einfahrt der Localbahnzüge in die Station Mähr.-Budwitz von der Umwandlung des weissen Lichtes der Reflectorlaterne in ein rothes Licht Umgang zu nehmen ist. [E.-M.-Z. 252/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 19. Jänner 1897, Z. 79.469 ex 1896, dem Secretär der Eszéker Handels- und Gewerbekammer, Nikolaus Plavsić, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Vinkovce der Linien India—Mitrovicza—Vinkovce, Dálja—Vinkovce—Bosna-Bród und Vinkovce—Brčka der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, im Bereiche des Comitates Vinkovci über Roskovci, Mudriasevci, Cerna, Gradiste und die Gemarkung der Gemeinde Zupanje bis Bošnjaka (am Saveufer) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirter Bau einer Eisenbahn mit elektrischem Betriebe zwischen Debreczen und Nagyvárad (Grosswardein). (Ausführungsbeschluss.) Ein Consortium von Interessenten der Comitate Hajdu und Bihár hat im Vereine mit einer Gruppe von Unternehmungen für elektrische Betriebsanlagen den Bau einer von Debreczen bis Nagyvárad, theilweise mit Benützung entsprechender Strassenzüge, führenden Localbahn mit elektrischem Betriebe beschlossen. Die Länge dieser normalspurig herzustellenden Linie ist mit circa 60 km bemessen. Die Bahn soll sowohl für den Personen-, als auch für den Frachtenverkehr eingerichtet werden. Die Erzeugung der elektrischen Ströme soll in zwei Central-Stromerzeugungsstationen, deren eine in Debreczen und die andere in Nagyvárad zu erbauen sein wird, erfolgen.

Projectirte Localbahn Jászbereny—Süly-Sáp. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Jászberény—Süly-Sáp (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60 ex 1896, Vorconcession 3 a, b, c) angeordnet. Die zu begehende Linie ist eine Theilstrecke des im Bereiche der Comitate Jász-Nagy-Kun-Szolnok, Heves und Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun projectirten Localbahnnetzes. Die Theilstrecke Jászberény—Süly-Sáp wird, von der Station Jászberény der Linie Budapest—Hatvan—Szolnok der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigend, diese in der Station Süly-Sáp mit deren Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis in westlich-transversaler Richtung und durch ihre Fortsetzung in östlicher Richtung diese in der Station Heves mit deren Linie Kis-Ujszállás—Kis-Terenne und weiterhin in der Station Poroszló mit deren Linie Debreczen—Füzes-Abony verbinden.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Markthallenlinie.) Die von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zur Verbindung ihres Donauufer-Bahnhofes (Budapest-dunapart állomás) mit der neu errichteten Station Markthalle (Budapest-központi vásárcsarnok) erbaute Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12) wurde am 1. Februar dem öffentlichen Betriebe übergeben.

Verlängerung der Zollfreiheit der internationalen Schlafwagen im Bereiche Ungarns. (Ministerialbeschluss.) Der kgl. ungar. Finanzminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister gestattet, dass der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft der für ihre auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Verkehre befindlichen 15 Speise-, 20 Schlaf- und 6 gemischten Eisenbahnwagen eingeräumte und Ende vorigen Jahres abgelaufene Reexpeditionstermin auf weitere drei Jahre, nämlich bis zum 31. December 1899, prolongirt werde.

Südbahn-Gesellschaft. (Verleihung des Titels „Generaldirector-Stellvertreter" an den Budapester Betriebsdirector der Gesellschaft.) Der Verwaltungsrath der Südbahn-Gesellschaft hat in seiner am 6. Februar abgehaltenen Sitzung dem Betriebsdirector des ungarischen Netzes, königl. Rath Maximilian Brám Ritter von Bardány, mit Rücksicht auf den demnächst eintretenden erweiterten Wirkungskreis und auf die grössere Competenzsphäre den Titel eines General-director-Stellvertreters ertheilt.

— (Personalstand.) Auf den 824·364 km messenden Linien der Südbahn im Bereiche Ungarns (mit Inbegriff von Croatien) standen mit Ende des Jahres 1896 bei der Budapester Betriebsdirection 113 Ober- und Unterbeamte und 24 Diener, im Streckendienste 201 Ober- und Unterbeamte und 1293 Diener, daher insgesammt 314 Ober- und Unterbeamte und 1317 Diener im gesellschaftlichen Dienstverbande, deren Gesammtbezüge fl. 1,393.332 betrugen.

Budapester Ingenieur- und Architektenverein. (Vortrag über ein neuartiges System von mit Elektricität betriebener Strasseneisenbahnen.) In einer vor Kurzem abgehaltenen Versammlung des Budapester Ingenieur- und Architektenvereines wurde ein Vortrag über ein von den Budapester Ingenieuren Mégroz und Stark erfundenes neues System mit elektrischer Kraft zu betreibender Strasseneisenbahnen abgehalten. Nach diesem System liegt der Leitungsdraht in geschlossenen Röhren gedeckt unter der Erde und nicht in einem offenen Schienencanale, wie bei dem in Budapest theilweise eingeführten System Siemens & Halske. Die gleichfalls gespaltenen Schienen (Rillenschienen) liegen über kleinen, drei bis vier Meter von einander entfernten senkrechten Röhrenschachten, welche, vom Leitungsrohre ausgehend, bis zur Schiene reichen. Sobald der Wagen diese Stelle passirt, springen automatisch aus den Röhren kleine Metallzungen hervor, die durch Vermittlung des bis in die Schienenrille reichenden Contactors der Wagenmaschine den Strom einem diesem Zwecke entsprechend construirten Accumulator successive mittheilen. Nach Passiren des Wagens verschwinden die Zungen ebenfalls wieder automatisch. Dem durch ein Modell demonstrirten Constructionsberichte zufolge, sollen sich die Kosten derart eingerichteter Strassenbahnen wohlfeiler als jene der Canalleitung, bei günstigen Strassenverhältnissen noch wohlfeiler als die der Hochleitung stellen, und wird — wie besonders hervorgehoben wird — die durch letztere verursachte nachtheilige Einwirkung von Inductionsströmen auf Telegraphen- und Telephonleitungen gänzlich vermieden.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Umgestaltung einer Linie auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, nach erfolgter oberbehördlicher Genehmigung ihre Linie in der Arenastrasse bereits im Laufe des Frühjahres auf elektrischen Betrieb umzugestalten. Damit gleichzeitig das Keramikpflaster, für welches im heurigen hauptstädtischen Budget keine Bedeckung vorhanden ist, gelegt werden und eine Verzögerung der Umgestaltung vermieden werden könne, erbietet sich die Direction der Gesellschaft, den erforderlichen Betrag von fl. 30.000 unverzinslich der Commune vorzustrecken.

— (Emission neuer Titres.) In weiterer Durchführung des mit der im Zuge befindlichen Umgestaltung der Linien der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft auf elektrischen Betrieb im Zusammenhange stehenden finanziellen Programmes hat die Direction der Gesellschaft am 4. Februar beschlossen, den Actionären weitere 10.000 Stück Actien zum Course von fl. 250 zum Bezuge in der Weise anzubieten, dass nach je fünf der im Umlaufe befindlichen Actien, resp. Interimsactien oder Genussscheine eine neue Actie zu dem fixirten Course bezogen werden kann. Die neuen Titres participiren bereits vom 1. Jänner 1897 an am Ergebnisse, wogegen eine fünfpercentige Zinsenvergütung vom 1. Jänner 1897 bis zu den Einzahlungsterminen zu leisten ist. Das Bezugsrecht ist bis längstens 15. Februar auszuüben.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Verwendungsmodus der im Jahre 1895 aufgenommenen Anleihe.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat im Jahre 1895 eine schwebende Anleihe im Betrage von fl. 1,200.000 aufgenommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 ex 1896), aus welcher die in den nächsten fünf Jahren zu bewerkstelligenden Investitionen zu decken sind. Im Jahre 1897 werden fl. 100.000 zu Investitionen verwendet; die Reihenfolge der Arbeiten wurde jetzt vom Handelsminister gutgeheissen. Laut derselben werden in 11 Stationen mehr oder minder grosse Ausweiterungen vorgenommen, und zwar werden vergrössert: das Kaschauer Heizhaus, die Waarenlagerräume in Lajta - Szt. Miklós und das Aufnahmsgebäude in Kisutcza-Ujhely; Weichenwärterhäuschen werden gebaut in Kis-Ladna, Margitfalu, Csorba und Fenyöháza; Warteräume erhalten die Haltestellen Csire und Péch-Ujfalu.

Elektrotechnischer Lehrcours in Fünfkirchen. (Lehrplan.) Die Handels- und Gewerbekammer der Stadt Fünfkirchen hat einen auf viermonatliche Dauer bemessenen Lehrcours zur Ausbildung von Eisen- und Metallarbeitern eröffnet, in welchem diesen alle in das Elektricitätswesen einschlägigen Arbeiten, insbesondere aber die Behandlung und Wartung von Dynamomaschinen sowohl der Central-Stromerzeugungsstationen, als auch jener der Strassenbahnwaggons gelehrt wird, um auf diese Weise ein elektrotechnisch ausgebildetes Personal für den Wagenlenker- und Conducteurdienst auf elektrisch betriebenen Bahnen abzurichten, welches bei eventuellen Unfällen während der Fahrt auch fachkundig einzugreifen versteht.

Ungarns Aussenhandel im Jahre 1896. (Bericht des landesstatistischen Amtes des kgl. ungar. Handelsministeriums.) Dem Berichte des landesstatistischen Amtes zufolge betrug im Jahre 1896 der Aussenhandel Ungarns, und zwar: A. im Import 384.908 Stück und 35,658.323 q (1895: 284.095 Stück und 34,140.344 q), B. im Export dagegen 4,358.098 Stück und 52,528.634 q (1895: 3,849.989 Stück und 42,282.125 q), weist somit eine Zunahme von 10·3 Millionen Metercentnern und von einer halben Million Stücken auf. Mehr als die Hälfte der Einfuhr, nämlich 20·4 Millionen Metercentner, fällt auf Oesterreich, 7·4 Millionen Metercentner auf Deutschland (zumeist Kohle); mit Mengen von mehr als einer Million Metercentner participiren: Bosnien, Italien, Rumänien und Serbien. Vom Export fällt gleichfalls der überwiegende Theil, nämlich 38·6 Millionen Metercentner, auf Oesterreich; in zweiter Reihe kommt Deutschland mit 6·2 Millionen Metercentner, sodann Bosnien mit 1·7 Millionen, Frankreich mit 1·6 Millionen und Rumänien mit 1·2 Millionen Metercentner. Besonders günstig gestaltete sich im abgelaufenen Jahre die Ausfuhr von Getreide und Mehl, welche Artikel die Höhe von 27,129.775 q, sonach eine Zunahme um 6·8 Millionen Metercentner erreichten. Von diesen Ausfuhrmengen entfielen auf Weizen 6,663.670, auf Roggen 2,637.829, auf Gerste 4,744.362, auf Hafer 1,682.694, auf Mais 3,109.643 und auf Mehl 7,187.095 q; ferner wurden noch ausgeführt: 383.545 q Rohzucker, 446.416 q raffinirter Zucker, 290.007 q Zucker, 1,576.361 Fassdauben, 1,633.042 geschnittene Harthölzer, 318.669 q raffinirtes Petroleum. Die Ausfuhr von Schlacht- und Zugthieren war im abgelaufenen Jahre nicht besonders zufriedenstellend und, abgesehen von dem vollkommen stagnirenden Borstenviehverkehre, wurden von Schafen und Ziegen um 60.000, von Kühen und Büffeln um 5000 Stück weniger ausgeführt als 1895; hingegen war der Export von Schlacht- und Zugochsen um 4000, von Pferden aber um 5500 Stück grösser als im Vorjahre. Im Monat December 1896 betrug die Einfuhr 3,255.009 q und 38.208 Stück, der Export dagegen 4,483.071 q und 345.431 Stück (gegen 3,139.782 q und 28.988 Stück, resp. 3,847.791 q und 301.539 Stück im gleichen Monate des Vorjahres).

Ausland.

Deutsches Reich. (Umtausch der Actien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.) Nachdem die Verträge, betreffend die Verstaatlichung des Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Unternehmens, Gesetzeskraft erlangt und die landesherrliche Genehmigung der beiden Staaten erhalten haben, fordert die kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. im Auftrage der preussischen und hessischen Regierung die Inhaber der Actien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft auf, ihre Actien und die Dividendenscheine für das Jahr 1896 nebst Talons vom 1. Februar ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung entweder bei der kgl. Eisenbahn-Hauptcasse in Frankfurt a. M., oder bei der kgl. Eisenbahn-Hauptcasse zu Berlin W., Schöneberger Ufer 1/4, oder bei der kgl. Eisenbahn-Hauptcasse zu Köln, oder endlich bei der Hauptcasse der für die vorläufige Verwaltung der Hessischen Ludwigs-Bahn am 1. Februar eingesetzten gemeinschaftlichen Direction in Mainz einzureichen.

Es werden vertragsmässig gewährt: für je eine Actie à 600 Mk. Schuldverschreibungen im Gesammtwerthe von 700 Mk., und zwar: der 3perc. consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 200 Mk., sowie Schuldverschreibungen der 3perc. hessischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 500 Mk., und ausserdem eine baare Zuzahlung von 41 Mk. für jede Actie.

Sämmtliche Schuldverschreibungen sind mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Jänner 1896 ab versehen.

Die Frist, innerhalb welcher die Actien einzureichen sind, ist in Gemässheit des Vertrages auf ein Jahr, also bis zum 31. Jänner 1898 einschliesslich, mit der Massgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht eingelieferten Actien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Eine Verlängerung dieser Umtauschfrist ist mit Rücksicht auf die Durchführung der gleichzeitig mit dem Umtausche der Actien einzuleitenden Liquidation der Gesellschaft ausgeschlossen.

— (Bewilligung von Darlehen für Kleinbahnen.) In der Sitzung des Provinzialausschusses der Provinz Hannover wurden an Darlehen aus der Kleinbahnanleihe bewilligt 39.000 Mark an 9 Gemeinden des Kreises Stolzenau und 46.000 Mk. an die Stadt Wunstorf zum Bau der Steinhudermeer-Kleinbahn, zum Bau der Gartethalbahn an die Stadt Göttingen und 27.000 Mark an 6 Landgemeinden; auch wurde die Vornahme der Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Bramsche über Engter nach Kalkriese genehmigt.

— (Kleinbahn Osterode-Kreiensen.) Der Kreistag des Kreises Osterode a. H. hat in seiner Sitzung vom 19. December 1896 den Bau einer Kleinbahn Osterode-Kreiensen beschlossen. Von Seiten des Kreisdirectors des braunschweigischen Kreises Gandersheim wurde der Vorschlag genehmigt, die Bahn nicht in Kreiensen, sondern in Gandersheim einmünden zu lassen, und es wurde in diesem Sinne der Beschluss ergänzt. Die Bahn wird eine Spurweite von 75 cm bekommen und unter Regie des Kreises gestellt. Der Commission wurde die Ermächtigung ertheilt, bei der Provinzialverwaltung nach Massgabe der vom Provinzial-Landtage festgesetzten Bedingungen eine Anleihe bis zum Betrage von 1,310.000 Mk. aufzunehmen.

— (Verwendung gebrauchter Schienen für Kleinbahnen.) Neuerdings wird nach der „Z. d. V. D. E.-V." von einigen im Baue begriffenen Kleinbahnen im Interesse der Solidität der Bauausführung gewünscht, an Stelle leichter neuer Schienen gebrauchte Schienen von schwererem Gewicht, insbesondere solche im Gewichte von 24 kg auf das Meter, zu verwenden. Um gegebenen Falles Anträgen auf Ueberlassung von Materialien dieser Art entsprechen zu können, sind diejenigen Eisenbahn-Directionen, aus deren Bezirken Wünsche dieser Art

hervorgetreten sind, beauftragt worden, festzustellen, ob Schienen der gedachten Arten verfügbar sind oder in naher Zeit werden und wie hoch sich der Preis dieser Materialien zur Zeit unter Berücksichtigung der Marktverhältnisse stellen würde.

Preussen. (Bevorstehende Eröffnungen neuer Staatsbahnstrecken im Etatsjahre 1897/98.) Im Etatsjahre 1897/98 sollen nach Inhalt des Eisenbahnetats voraussichtlich folgende Strecken dem Betriebe übergeben werden:

	km
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Altona:	
die Strecken Zarrentin—Oldesloe	50·88
Abzweigung Hollenbeck—Mölln	11·50
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Berlin:	
Ausbau der Berliner Ringbahn zwischen dem Stettiner Bahnhof und Pankow	15·01
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Breslau:	
die Strecken Glatz—Seitenberg	24·60
Ströbel—Schweidnitz	20·17
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Cassel:	
die Strecken Cassel—Wolfhagen	28·00
Duderstadt—Leinefelde	18·50
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Köln:	
die Strecke Ehrenfeld—Grevenbroich	31·01
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Elberfeld:	
die Strecke Solingen (Süd)—Remscheid	11·54
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Erfurt:	
die Verbindung zwischen der Thüringischen und Saalbahn auf Bahnhof Grossheringen	1·51
die Strecken Lomnitzhammer—Blankenstein	6·02
Lauchstädt—Schlettau	9·00
Zeitz—Camburg	37·90
Langensalza—Gräfentonna	7·00
Döllstadt—Kühnhausen	13·82
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Essen a./R.:	
die Verbindungsbahn Osterfeld K. M.-Oberhausen K. M.	2·10
Bochum Rh.—Hofstede—Riemke	1·27
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Halle a./S.:	
die Strecke Bitterfeld—Stumsdorf	20·40
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Hannover:	
die Strecke Schieder—Blomberg	6·40
im Bezirke der Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken:	
die Strecken Hermeskeil—Nonnweiler	8·70
Lebach—Wemmetsweiler	17·30
Nonnweiler—Türkismühle	13·76
Nonnweiler—Lebach	35·33
die Verbindungscurve zwischen den Linien Hermeskeil—Wemmetsweiler und Nonnweiler—Türkismühle	0·36
im Bezirke der Eisenbahn-Direction Stettin:	
die Strecke Schivelbein—Polzin	24·70
zusammen	416·78

Dagegen kommen in Folge Ausbaues der Berliner Ringbahn nebst Anschlüssen und Verlegung der Berlin-Stettiner Bahn zwischen dem Stettiner Bahnhofe in Berlin und Pankow 10·99 km in Abgang.

— (Concessionsertheilung für die Nebenbahnen Jädickendorf-Pyritz und Berlinchen-Arnswalde.) Der „Reichs-Anzeiger" veröffentlicht die Concessionsurkunde vom 14. December 1896, betreffend den Bau und Betrieb vollspuriger Nebenbahnen von Jädickendorf nach Pyritz und von Berlinchen nach Arnswalde durch die Stargard-Küstriner Eisenbahngesellschaft. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahnen erforderliche Anlagecapital, welches im Wege der Anleihe aufgebracht werden soll, ist für die Bahn von Jädickendorf nach Pyritz auf den Betrag von 2,580.000 Mk., für die Bahn von Berlinchen nach Arnswalde auf den Betrag von 1,825.000 Mk. festgesetzt worden. Die Vollendung und Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecken muss längstens binnen zwei Jahren nach Ertheilung der Concession stattfinden.

— (Kleinbahnen Pyritz-Plönzing und Pyritz—Klein-Schönfeld.) Dem Kreise Pyritz, welcher den Bau und Betrieb folgender Kleinbahnen: 1. von Pyritz nach Plönzing, 2. von Pyritz bis zur Grenze mit dem Kreise Greifenhagen in der Richtung auf Klein-Schönfeld beschlossen hat, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlagen in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Russland. (Concessionirung der Schmalspurbahn Libau-Hasenpoth.) Der Bau dieser Bahn, die 45 Werst lang werden soll, ist einer „Gesellschaft der Libau-Hasenpother schmalspurigen Zufuhrbahn" concessionirt worden. In zwei Jahren muss der Bau vollendet sein. 25 Jahre nach Bestätigung des Statuts hat die Staatsregierung jederzeit das Recht, die Bahn anzukaufen.

— (Eröffnung und Einstellung des Betriebes.) Die Betriebseröffnung der Theilstrecke von Krasnowodsk—Mulla-Kara für die Beförderung von Eilgut, Frachtgut und für Personen hat am 15./27. October 1896 stattgefunden. An demselben Tage ist die Annahme von Waaren im Eilgut- und Frachtgutverkehre von und bis zu den Stationen Usun-Ada und Miechalowskaja der Transkaspibahn eingestellt, weil der Hafen von Usun-Ada ausser Betrieb gesetzt worden ist. Zur Erreichung des Hafens von Krasnowodsk ist von der Station der Transkaspibahn Mulla-Kara eine Bahn gebaut, so dass die Transkaspibahn nunmehr ihren Ausgangspunkt am Kaspisee bei Krasnowodsk hat.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung des Güterverkehres auf der Strecke Sissek—Semlin—Belgrad.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bringt zur Kenntniss, dass der Güterverkehr auf der gesammten Savestrecke von Sissek bis Belgrad (Semlin) mit 15. Februar eröffnet wurde.

Technischer Rath für Wasserbau- und Flussregulirungsarbeiten in Ungarn. (Ernennung der Mitglieder.) Der kgl. ungarische Ackerbauminister hat unter Vorsitz des Ministerialrathes Eugen Kvassay einen aus dreissig Mitgliedern bestehenden technischen Rath für Wasserbau- und Flussregulirungsarbeiten in Ungarn auf die Dauer von drei Jahren, d. i. für 1897—1899, ernannt. Dieses Gremium, dem nebst Professoren der Budapester technischen Hochschule Capacitäten ersten Ranges des Wasserbau-Ressorts angehören, wird als Beirath der Ministerien in allen jenen Fragen fungiren, welche sich auf Wasserbau aller Art, Flussregulirung, Anlage von Canälen, Häfen etc. beziehen.

„Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Ernennung der vom Staate in den gesellschaftlichen Directionsrath zu delegirenden Functionäre.) Die kgl. ungar. Regierung hat im Sinne des mit der Direction der „Adria" abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1891 (G.-A. XXX, § 35 [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 133 ex 1891]) das Magnatenhaus-Mitglied, geheimen Rath Baron Fedor Nikolics, und der kgl. ungar. Handelsminister die Ministerialräthe Ludwig Mándy und Albert Schober seines Ressorts für das Betriebsjahr 1897 in den Directionsrath der genannten Gesellschaft delegirt, welch letztere das Magnatenhaus-Mitglied Moriz Jókai und den Jakob Simon als Directionsräthe wählte.

— (Betriebsergebnisse im Jahre 1896.) Die „Adria" verfügte mit Ende des Betriebsjahres 1896 über 25 Dampfer mit einem Brutto-Tonnengehalt von 40.893 Tonnen und zusammen 26.320 indicirten Pferdekräften, welche Schiffe sämmtlich gut ausgerüstet und für die weitesten Fahrten seetüchtig sind. Diese Dampfer haben im Jahre 1896 635.000 Gewichtstonnen verschiedener Güter befördert, wovon 69.600 t auf den Import nach Fiume, 203.600 t auf den Export und 361.800 t auf den Zwischenhafenverkehr entfallen. Gegen das Jahr 1895 zeigt sich eine Zunahme beim Waarenverkehr um circa 91.000 t, welche sich auf + 6200 t in der Einfuhr, + 20.800 t in der Ausfuhr und + 64.000 t im Zwischenhafenverkehr belaufen. Zur Bewältigung dieses Verkehres wurden 493 Reisen vollführt, wovon 258 Fahrten auf die Ausreisen und 235 Fahrten auf die Heimreise nach, bezw. ab Fiume kamen. Einen weiteren Aufschwung erfuhr neuerlich der Verkehr auf den neucreirten Mittelmeer-Linien der „Adria", deren Dampfer in regelmässigen Intervallen die wichtigsten Häfen von Italien, Malta, sowie Nizza und Marseille bedienen und dadurch auch insbesondere zur Ausbreitung des Handelsverkehres Ungarns mit den Echellen des Adriatischen und Mittelländischen Meeres beitragen. Im Vorjahre initiirte die „Adria" auch eine neue regelmässige Linie zwischen Fiume und Dünkirchen; ausserdem wurden versuchsweise zwei ihrer Dampfer nach Buenos-Ayres und Montevideo abgerichtet; es waren dies die ersten ungarischen Handelsdampfer überhaupt, welche directe Beziehungen zwischen den La Plata-

Staaten und Ungarn vermittelten. Der Personenverkehr zwischen Fiume und den Häfen der adriatischen und Mittelmeerküste wurde durch die „Adria" im Vorjahre energischer aufgenommen, und erstreckt sich der Verkehr sowohl auf Vergnügungs- als auch auf Geschäftsreisen zwischen Ungarn und Italien.

Seehandelsflotte Ungarns. (Anzahl der Schiffe Ende 1896.) Die Seehandelsflotte Ungarns umfasste Ende 1896 im Ganzen 64 Dampfer (wovon 25 auf die „Adria", 18 auf die „Ungarisch-Croatische", 3 auf die „Orient"-Gesellschaft, 9 auf verschiedene Privatunternehmungen, 1 Tankschiff auf die Fiumaner Mineralöl-Raffinerie entfallen; der Hafenbauunternehmung gehören 8 Dampfer); ferner sind 467 verschiedene Segelschiffe grösseren und kleineren Calibers in Action, welche theils die Cabotage (Küstenschiffahrt), theils Fahrten im Bereiche des Adriatischen Meeres nach italienischen Häfen, theils Fischerei betreiben.

Hafenbau und Umschlagstation in Pressburg. (Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Communalverwaltung der kgl. Freistadt Pressburg mittelst eines an diese gerichteten Erlasses verständigt, dass er im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister die Punctationen und Beschlüsse der in Angelegenheit des projectirten Baues eines Verkehrs- und Winterhafens bei Pressburg im Anschlusse an die dortigen Eisenbahnstationen am 10. December 1896 abgehaltenen Commission (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1896), an welcher die Experten des Ackerbauministeriums, des Handelsministeriums, der Ungarischen Staatsbahnen, der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Gesellschaft, der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sowie der Stadtgemeinde Pressburg theilnahmen, genehmigte und in diesem Sinne die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen sofort anweisen werde, bezüglich der Schaffung der nöthigen Schienenverbindungen, sowie sonstiger für die Umladestation nöthigen Einrichtungen Vorschläge zu erstatten und die nöthigen Pläne anzufertigen. Der Handelsminister erklärt ferner in diesem Erlasse, dass er seinerseits Alles anwenden werde, damit diese für das Land ebenso wie für Pressburg hochwichtige Frage gemäss der damit verbundenen berechtigten Ansprüche der interessirten Factoren ehestens eine Lösung finde. Der Minister rechnet hiebei auf die Unterstützung der Stadtgemeinde Pressburg als hieran in erster Linie interessirten Partei. Diese hat bereits den Beschluss gefasst, sämmtliche sowohl für den Hafenbau, als für die Anlage der Eisenbahn-Umschlagstation erforderlichen städtischen Grundstücke der Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Regulirung der March und Herstellung des Bettes derselben in schiffbaren Zustand. (Ausführungsmodus.) Die seit Jahren projectirte und gleichzeitig mit einer umfassenden Regulirung des Marchgebietes durchzuführende Herstellung des Flussbettes in schiffbaren Zustand (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 103 ex 1895) hat nunmehr Aussicht auf Realisirung, da, wie aus Budapest berichtet wird, die kgl. ungarische Regierung nunmehr — nachdem die mit bedeutenden finanziellen Opfern verbunden gewesenen Arbeiten am Eisernen Thore und an der oberen Donaustrecke bis Pressburg im grossen Ganzen vollendet sind — die Realisirung auch dieses, gleichfalls bedeutende Capitalien erfordernden Werkes kräftig zu fördern beschlossen hat. Gegenwärtig ist der Lauf der March total verwildert, ohne eigentliches Bett und mit einem Durchschnittsgefälle von 17 cm per Kilometer, welches Gefälle jedoch bei der Mündung auf 4 cm per Kilometer herabsinkt. Die Folge dieses Zustandes ist, dass bei anhaltenden Regengüssen in dem einen Flächenraum von 26.000 Quadratkilometer umfassenden Niederschlagsgebiete der March, welche 38 Nebenflüsschen hat, sich die Wassermengen im Marchbecken ansammeln und nicht rasch genug abfliessen können. Hat dann zufällig gleichzeitig auch die Donau Hochwasser, so tritt eine Rückstauung der Marchhochwasser ein, welche dann einen grossen Theil des Marchthales überfluthen. Die projectirte Vertiefung des eigentlichen Flussbettes auf 150 cm unter dem niedrigsten Wasserstande, sowie die Herstellung eines constanten Gefälles soll sowohl die Ableitung der sogenannten Mittelwasser befördern, als auch einem flach gebauten Dampfer mit geringem Tiefgange selbst bei niederstem Wasserstande genügendes Fahrwasser schaffen. Auch in dem Falle, wenn die Hochwasser der March durch jene der Donau rückgestaut und gezwungen werden, sich innerhalb des Inundationsgebietes auszubreiten, bis das Niveau der Donau ein niedrigeres wird, wird der Abfluss der Wassermengen der March in die Donau nicht auf einmal stattfinden können, sondern nur nach Massgabe des Niveauunterschiedes der beiden Wasserstände. Dafür, dass nach derlei Hochwässern die Ein- und Ausfahrt der Schiffe im Wechselverkehre zwischen Donau und March nicht durch Verschlammung der Einmündung behindert werde, kann durch rechtzeitige und ausgiebige Baggerung gesorgt werden, deren Kosten in keinem Verhältnisse zu den grossen Vortheilen stehen, welche die Schaffung dieser radialen Wasserstrasse zu erzielen verspricht.

Regulirung und Herstellung des Kulpaflusses in schiffbaren Zustand und Bau eines Schiffahrtscanals. (Project der kgl. ungarischen Regierung.) Wie aus Budapest berichtet wird, wurde die Fiumaner Handelskammer von der Regierung aufgefordert, ihre Meinung bezüglich der Regulirung des Kulpaflusses bis Kulpabrod abzugeben; das Regierungsproject geht dahin, die Save und die Kulpa schiffbar zu machen. Gleichzeitig wird eine Privatunternehmung den Vukovar-Samacer Schiffscanal (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31 ex 1895) erbauen. In Kulpabrod wird eine Umschlagstation nach Fiume errichtet.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Vermehrung des Fahrparkes.) Vom 1. October bis 31. December 1896 wurden Seitens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nachstehend verzeichnete Fahrbetriebsmittel in Bestellung gebracht:

	Locomotiven	Tender
bei der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt . .	27	12
„ „ „ „ Floridsdorf . . .	37	12
„ „ „ der Staatseisenbahn-Gesellschaft . . .	28	6
„ „ „ von Krauss & Co. in Linz	5	—
„ „ Tenderfabrik von Ringhoffer in Prag	—	15
zusammen . .	97	45

Bei der Waggonfabrik	Personenwagen	Post- und Dienstwagen	Güterwagen
von Ringhoffer in Prag . . .	6	—	500
in Simmering	16	7	278
in Nesselsdorf	12	—	150
in Graz (vormals Weitzer) . .	59	—	215
in Sanok (vormals Lipinski) .	—	9	200
in Brünn (Lederer & Porges)	1	18	3
zusammen . .	94	34	1346

[E.-M.-Z. 10.325/IV und 8595/IV ex 1896.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Wagenübereinkommen.) Das vom 1. April ab giltige Vereins-Wagenübereinkommen ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines herausgegeben worden und zur Vertheilung gelangt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Jänner d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Sectionschef und General-Inspector der österreichischen Eisenbahnen Rudolf Freiherr von Lilienau den königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Classe mit dem Sterne;

der Hofrath und General-Director der priv. Südbahn-Gesellschaft Dr. Alexander Eger den königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Classe;

der Hofrath und Stellvertreter des General-Inspectors der österreichischen Eisenbahnen Franz Heindl den königlich preussischen Rothen Adler-Orden dritter Classe und

der Conducteur der priv. Südbahn-Gesellschaft Publius Riddo die fürstlich bulgarische bronzene Verdienstmedaille mit der Krone

annehmen und tragen dürfen.

Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die Audienzen bei dem Eisenbahnminister für das Personale des Eisenbahnministeriums, der General-Inspection und der Oesterr. Staatsbahnen allwöchentlich an Samstagen von 10 Uhr Vormittags an stattfinden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Tarif*) der Triester Güterbestättertaxe

giltig vom 1. Jänner 1897 an.

Art. I.

Die von und nach, sowie über Triest zu Lande mittelst Eisenbahn oder Strassenfuhrwerke beförderten Waarentransporte unterliegen der Güterbestättertaxe in Gemässheit des nachstehenden Tarifes, insoweit die betreffenden Waarengattungen oder Transporte von dieser Taxe nicht im Nachfolgenden als befreit erklärt erscheinen.

Art. II.

Von der Güterbestättertaxe sind befreit:

1. die von und nach, sowie über Triest auf dem Seewege, dann die von und nach, sowie über Triest zu Lande auf der Istrianer Reichsstrasse mittelst Strassenfuhrwerke beförderten Waarentransporte, ferner Wein im Transit auf der Barcolastrasse;
2. alle in den Artikeln VIII und IX des Einführungsgesetzes zum allgemeinen Zolltarife des österr.-ungar. Zollgebietes erwähnten Gegenstände, insoweit die Güterbestättertaxe auf dieselben überhaupt Anwendung findet, insbesondere auch ärarische Effecten, Monturen, Waffen, Munition und Verpflegsartikel, sowie ärarische Berg- und Hüttenproducte der k. k. Verschleissfactorei (i. r. Ufficio di garanzia) in Triest, ferner gebrauchte Möbel und Wohnungseinrichtungsgegenstände, welche wirklich übersiedelnden Personen oder Familien gehören und keinen Gegenstand des Handels bilden, endlich auch Theatereffecten und Menageriethiere;
3. alle jene Artikel, welche in den auf Grund der Gesetze vom 8. Jänner 1891 (R.-G.-Bl. Nr. 8) und 10. August 1895 (R.-G.-Bl. Nr. 131) derzeit begünstigten oder in der Folge zu begünstigenden Triester Etablissements erzeugt werden;
4. nachstehende besonders benannte Waaren:
   Agrumen, Asphalt, Baumwolle, Ceresin, Coaks, Colophonium, Crin d'Afrique und ähnliche Vegetabilien, Dünger, auch künstlicher (Phosphate), Erdäpfel, Erden, Erdfarben und sonstige Mineralien, Erze, Erdwachs (Ozokerit), Eis, Eisenspäne, Farbhölzer in Blöcken, Fisolen, Getreide, Glaswaaren, Hanf, Holz (Werk- und Bauholz), europäisches und aussereuropäisches (auch Fassdauben), Jute, Kochsalz, auch denaturirtes Salz (Viehsalz), Magnesit, Mehl, Mineralöl, rohes und raffinirtes, Mineralwasser, Olivenöl, Oelsaaten und andere Sämereien, Papier, Pappendeckel, Pflaumen, Reis, Rohhäute, Sand, Spiritus, Stabeisen, Steine (Bau- und Werksteine), Steinkohle, Sumach und andere Gerbstoffe, Schwefel, Vallonea, Werg, Zündhölzchen, Zucker, roher und raffinirter aller Art, Zwiebel.

Art. III.

Bruchtheile des Waarengewichtes über 100 kg werden für einen vollen Metercentner gerechnet; für einzeln versendete Colli im Gewichte bis 25 kg wird $^1/_2$ (ein halber), für solche im Gewichte von über 25 bis 50 kg 1 (ein) kr. berechnet.

Art. IV.

Für die bei der Berechnung der Taxe sich ergebenden Bruchtheile des Taxbetrages über einem halben Kreuzer wird ein ganzer Kreuzer eingehoben, solche Bruchtheile jedoch unter einem halben Kreuzer werden nicht gerechnet. Lebendes und todtes Vieh (sowie Personenwagen) bilden die Tarifclasse VII, in welcher eine je nach der Viehgattung verschiedene Taxe entweder nach der Stückzahl oder nach dem Gewichte eingehoben wird.

Aus den in dem nachfolgenden Tarife am Kopfe der einzelnen Tarifclassen I bis incl. VI in Kreuzern und Kreuzerbruchtheilen ö. W. angesetzten, für je 100 kg (= 1 Metercentner) Waarengewicht geltenden Einheitssätzen der Taxe ergeben sich durch deren Multiplication mit den in Metercentnern gerechneten Waarenmengen unter Anwendung der vorstehenden Abrundungsvorschrift für die in den verschiedenen Tarifclassen angeführten Waarengattungen die in den nachfolgenden Tabellen berechneten, für die einzelnen Gewichtsmengen thatsächlich entfallenden Taxbeträge.

Triest, am 31. December 1896.

Die Börsedeputation:

Der Präsident:
C. Reinelt.

Der Secretär:
Bujatti.

*) *Von diesem Tarife können, bei Bestellung bis längstens 10. März, Separatabzüge durch die Administration des Verordnungsblattes (Wien, I. Wallfischgasse 15) bezogen werden.*

Tarifsätze der Güterbestättertaxe und Tabellen zur Berechnung der thatsächlich entfallenden Taxbeträge.

TARIFCLASSE I.

Einheitssatz der Taxe (Normaltaxe) für 100 kg (= 1 q) 1·872 kr., **giltig für alle nicht taxfreien oder nachfolgend in eine andere Tarifclasse eingereihten Waaren.**

Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.	
	fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
100	—	2	2300	—	43	4500	—	84	6700	1	26	8900	1	67
200	—	4	2400	—	45	4600	—	86	6800	1	27	9000	1	68
300	—	6	2500	—	47	4700	—	88	6900	1	29	9100	1	70
400	—	7	2600	—	49	4800	—	90	7000	1	31	9200	1	72
500	—	9	2700	—	51	4900	—	92	7100	1	33	9300	1	74
600	—	11	2800	—	52	5000	—	94	7200	1	35	9400	1	76
700	—	13	2900	—	54	5100	—	96	7300	1	37	9500	1	78
800	—	15	3000	—	56	5200	—	97	7400	1	39	9600	1	80
900	—	17	3100	—	58	5300	—	99	7500	1	40	9700	1	82
1000	—	19	3200	—	60	5400	1	01	7600	1	42	9800	1	83
1100	—	21	3300	—	62	5500	1	03	7700	1	44	9900	1	85
1200	—	22	3400	—	64	5600	1	05	7800	1	46	10000	1	87
1300	—	24	3500	—	66	5700	1	07	7900	1	48	20000	3	74
1400	—	26	3600	—	67	5800	1	09	8000	1	50	30000	5	62
1500	—	28	3700	—	69	5900	1	10	8100	1	52	40000	7	48
1600	—	30	3800	—	71	6000	1	12	8200	1	54	50000	9	36
1700	—	32	3900	—	73	6100	1	14	8300	1	55	60000	11	23
1800	—	34	4000	—	75	6200	1	16	8400	1	57	70000	13	10
1900	—	36	4100	—	77	6300	1	18	8500	1	59	80000	14	98
2000	—	37	4200	—	79	6400	1	20	8600	1	61	90000	16	85
2100	—	39	4300	—	80	6500	1	22	8700	1	63	100000	18	72
2200	—	41	4400	—	82	6600	1	24	8800	1	65			

TARIFCLASSE II.

Einheitssatz der Taxe für 100 kg (= 1 q) 0·56 kr., **geltend für Gusseisen und Steinmetzarbeiten.**

Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.	
	fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
100	—	1	700	—	4	4000	—	22	10000	—	56	70000	3	94
200	—	1	800	—	4	5000	—	28	20000	1	12	80000	4	48
300	—	2	900	—	5	6000	—	34	30000	1	68	90000	5	04
400	—	2	1000	—	6	7000	—	39	40000	2	24	100000	5	60
500	—	3	2000	—	11	8000	—	45	50000	2	80			
600	—	3	3000	—	17	9000	—	50	60000	3	36			

TARIFCLASSE III.

Einheitssatz der Taxe für 100 kg (= 1 q) 0·75 kr., **geltend für Erbsen, Kleie, Linsen, Lupinen und Quebrachoholz.**

Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.		Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W.	
	fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
100		1	700	—	5	4000	—	30	10000	—	75	70000	5	25
200	—	2	800	—	6	5000	—	38	20000	1	50	80000	6	—
300	—	2	900		7	6000	—	45	30000	2	25	90000	6	75
400	—	3	1000		8	7000	—	53	40000	3	—	100000	7	50
500	—	4	2000	—	15	8000	—	60	50000	3	75			
600	—	5	3000	—	23	9000	—	68	60000	4	50			

TARIFCLASSE IV.

Einheitssatz der Taxe für 100 kg (= 1 q) 0·78 kr., **geltend für Holzkohle, Torf und Kalk (auch hydraulischen).**

Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.
100	—	1	700	—	5	4000	—	31	10000	—	78	70000	5	46
200	—	2	800	—	6	5000	—	39	20000	1	56	80000	6	24
300	—	2	900	—	7	6000	—	47	30000	2	34	90000	7	02
400	—	3	1000	—	8	7000	—	55	40000	3	12	100000	7	80
500	—	4	2000	—	16	8000	—	62	50000	3	90			
600	—	5	3000	—	23	9000	—	70	60000	4	68			

TARIFCLASSE V.

Einheitssatz der Taxe für 100 kg (= 1 q) 1 kr., **geltend für Cemente und Wein (ausser dem taxfreien Weine im Transit auf der Barcolastrasse).**

Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.
100	—	1	700	—	7	4000	—	40	10000	1	—	70000	7	—
200	—	2	800	—	8	5000	—	50	20000	2	—	80000	8	—
300	—	3	900	—	9	6000	—	60	30000	3	—	90000	9	—
400	—	4	1000	—	10	7000	—	70	40000	4	—	100000	10	—
500	—	5	2000	—	20	8000	—	80	50000	5	—			
600	—	6	3000	—	30	9000	—	90	60000	6	—			

TARIFCLASSE VI.

Einheitssatz der Taxe für 100 kg (= 1 q) 1·56 kr., **geltend für Oelkuchen und Schienen (Rails).**

Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.	Waaren-Gewicht in kg	Taxbetrag in Oe. W. fl.	kr.
100	—	2	700	—	11	4000	—	62	10000	1	56	70000	10	92
200	—	3	800	—	12	5000	—	78	20000	3	12	80000	12	48
300	—	5	900	—	14	6000	—	94	30000	4	68	90000	14	04
400	—	6	1000	—	16	7000	1	09	40000	6	24	100000	15	60
500	—	8	2000	—	31	8000	1	25	50000	7	80			
600	—	9	3000	—	47	9000	1	40	60000	9	36			

TARIFCLASSE VII.

Lebendes und todtes Vieh, sowie Personenwagen.

			fl.	kr.		fl.	kr.
Lebendes und todtes Vieh	Lämmer, Kitze, Schafe, Ziegen und anderes Kleinvieh	per Stück	—	2	oder per q	—	2
	Ochsen, Stiere und Kühe		—	9		—	6
	Kälber		—	5		—	3
	Schweine		—	5		—	3
	Pferde (Füllen)		—	12		—	8
	Esel und Maulthiere		—	6		—	4

Personenwagen per Stück 24 kr.

[1131]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Theil II, Heft 4, vom 1. December 1893.)

Einbeziehung der Station Pozsony-dynamitgyár.

Die lediglich für Sendungen der Pressburg-Dynamit-Actiengesellschaft „Dynamit Nobel" neu errichtete Abfertigungsstelle „Pozsony-dynamitgyár" (Pressburg-Dynamitfabrik) der königl. Ungarischen Staatsbahnen wird mit Giltigkeit vom 1. März 1897 mit den für Pozsony (Pressburg) bestehenden Frachtsätzen in den obbezeichneten Tarif einbezogen.

Wien, am 15. Februar 1897. [114]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Firmaänderung des Lagerhauses in Bubna.

Die in den Ausnahmetarifen für Getreide etc., Theil III, Heft 3, vom 1. December 1894 auf Seite 170 unter Ziffer 7, und Theil III, Heft 4, vom 1. April 1895 auf Seite 35 unter Ziffer 11 aufgeführte Reexpeditionsstelle hat folgende geänderte Bezeichnung erhalten: „Bubna (St. E. G.), öffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum".

Wien, am 15. Februar 1897. [115]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. März 1897 gelangt in Folge des am 15. Februar 1897 giltigen neuen Localtarifes der Strecke Salzburg—Lamprechtshausen ein neuer Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1896 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der vorgenannten Bahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 15 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1897. [116]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Namens der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. April 1897 gelangt zu den vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarifen, Theil II, Heft 3, und Theil IV, Heft 1, je ein Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 3, enthält:

I. Aenderung der Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der Torontáler Localeisenbahnen;
II. Einbeziehung neuer Stationen;
III. Berichtigung von Frachtsätzen;
IV. Berichtigung des Kilometerzeigers, und
V. Aenderung von Stationsnamen.

Der Nachtrag I zum Tarife, Theil IV, Heft 1, enthält:

I. Aenderung der Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der Torontáler Localeisenbahnen;
II. Aenderung der Verkehrsleitungs-Vorschriften, und
III. Aenderung von Stationsnamen.

Die Aenderung der Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Torontáler Localeisenbahnen erfolgt mit Rücksicht darauf, dass für die Linien dieser Localeisenbahnen die Befreiung von der ungarischen Transportsteuer am 1. April 1897 erlischt.

Exemplare der beiden Nachträge können demnächst bei den betheiligten Bahnverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. Februar 1897. [117]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saisonfahrkarten der II. und III. Classe für die Relation Wien (St. E. G.)—Schönfeld-Lassee.

Mit 1. März 1897 gelangen für die Relation Wien (St. E. G.)—Schönfeld-Lassee Saisonfahrkarten in Packeten à 40 Tourkarten unter Einhaltung der im Nachtrage VII zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck enthaltenen Bestimmungen zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

	Preis à 40 Tourkarten in Gulden	
	II. Classe	III. Classe
Wien (St.E.G.)—Schönfeld-Lassee	25.05	12.60

Wien, am 15. Februar 1897. [118]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung des gesammten Schleppladungsverkehres auf der Donau und deren Nebenflüssen. — Aufnahme des Güterverkehres zwischen Wien (Korneuburg, Nussdorf, Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof), Pressburg, Gönyö, Raab, Budapest (auch Donauuferbahnhof).

Wir bringen hiemit zur allgemeinen Kenntniss, dass wir den Schleppladungsverkehr (Massengüter in ganzen Schleppladungen) auf der gesammten Donaustrecke incl. der Nebenflüsse mit 16. Februar 1897 eröffnen.

Ferner wird die Güterverladung zwischen Budapest-Raab-Gönyö-Pressburg-Wien mit erster Fahrt von Wien und Budapest am 18. Februar 1897 eröffnet, demnach die Güteraufnahme in Budapest (auch Donauuferbahnhof), Raab, Gönyö, Pressburg und Wien (incl. Donauquaibahnhof, Praterquai, Nordbahnlände, Nussdorf und Korneuburg) bereits am 17. Februar 1897 stattfinden.

Die Eröffnung des Güterverkehres auf allen anderen Stationen wird separat publicirt.

Wien, am 15. Februar 1897. [119]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.

Einführung eines Nachtrages V zum directen Personentarife vom 1. März 1893.

Am 1. März 1897 tritt der Nachtrag V zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und k. k. priv. Kuttenberger Localbahn andererseits vom 1. März 1893 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen des Nachtrages IV zu vorgenanntem Tarife, sowie neue directe Fahrpreise.

Wien, am 14. Februar 1897. [120]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischer Verkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. April 1897 tritt der Nachtrag V zu dem vom 1. Februar 1889 giltigen Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischen Verkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Eliminirung der Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Bielitz, Chybi, Krakau, Oderberg, Petrowitz, Szczakowa, Teschen, Zabierzów sammt den bezüglichen Frachtsätzen aus dem Tarife, bezw. des Nachtrages IV hiezu.

Hiefür werden entsprechende Frachtsätze in dem mit Giltigkeit vom 1. April 1897 zur Einführung gelangenden Tarife für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband enthalten sein.

Exemplare dieses Nachtrages werden seinerzeit bei den Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen zum Preise von 4 Heller pro Stück erhältlich sein.

Wien, am 15. Februar 1897. [121]

K. k. pr. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung des Tarifes.
Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Ende März 1897 tritt der vom 1. Jänner 1893 giltige Tarif für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Triest, Fiume und Cormons einerseits und Stationen der in Oesterr.-Schlesien, bezw. Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, sammt Nachträgen I—III ausser Kraft. Dagegen gelangt ein neuer Tarif für obigen Verkehr mit Giltigkeit vom 1. April 1897 zur Einführung.

Exemplare dieses neuen Tarifes werden seinerzeit bei den Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen zum Preise von 1 Krone pro Stück erhältlich sein.

Wien, am 15. Februar 1897. [122]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischer Verkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. April 1897 tritt der Nachtrag IV zu dem vom 1. April 1889 giltigen Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Eliminirung der Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Bielitz, Chybi, Dzieditz, Krakau, Myslowitz, Oderberg, Oświęcim, Petrowitz, Szczakowa, Teschen sammt den bezüglichen Frachtsätzen aus dem Tarife, bezw. des Nachtrages III hiezu.

Hiefür werden entsprechende Frachtsätze in dem mit Giltigkeit vom 1. April 1897 zur Einführung gelangenden Tarife für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband enthalten sein.

Exemplare dieses Nachtrages werden seinerzeit bei den Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen zum Preise von 4 Heller per Stück erhältlich sein.

Wien, am 15. Februar 1897. [123]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Belgien. (Arbeiter-Fahrkarten.) Die Staatsbahn-Verwaltung hat vom 15. November 1896 ab für Arbeiter jeder Art, die zeitweilig ausserhalb der Grenzen arbeiten wollen, für die Strecke von der Eisenbahnstation ihres Wohnortes bis zu der auf ihrem Reisewege gelegenen letzten Station der Staatsbahnen eine Ermässigung von 50 pCt. gegenüber dem Fahrpreis einfacher Fahrkarten in dritter Classe bewilligt.

— (Tarifbegünstigungen für die Brüsseler Ausstellung.) Der Eisenbahnminister hat an die Dienststellen seiner Verwaltung ein Rundschreiben, betreffend den Ausnahmetarif und die Beförderungsbedingungen für die nach der Brüsseler Ausstellung bestimmten Güter, erlassen. Bezüglich der belgischen Erzeugnisse müssen die Sendungen von Beförderungsurkunden begleitet sein, welche den Ausstellern zu angemessener Zeit durch das General-Commissariat der Ausstellung zugestellt werden. Bezüglich der ausländischen Erzeugnisse enthalten die Frachtbriefe oder Beförderungsscheine der aus dem Ausland stammenden Sendungen eine Rubrik, in der die zu befolgende Richtung angegeben werden muss. Da diese Angabe unerlässlich ist, um die Rückbeförderung der Sendungen auf dem für die Hinfahrt benützten Wege zu gestatten, so haben die Grenz- und die Ankunftsstationen darauf zu achten und die Unterlassungen nachzutragen.

Auf die Sendungen der Erzeugnisse und Gegenstände ausländischen Ursprunges ist ein Ausnahmetarif anwendbar. Der Bereich der Ausstellung wird als richtiges Lagerhaus betrachtet; die für die Ausstellung bestimmten Erzeugnisse können vorläufig zollfrei eingeführt werden, vorausgesetzt, dass sie unter Erfüllung der durch eine besondere Zollordnung zu bestimmenden Bedingungen und Förmlichkeiten wieder ausgeführt werden. Die in die ausländischen Abtheilungen der Ausstellung vorläufig zollfrei zugelassenen ausländischen Waaren stehen bezüglich der Wiederauflebung der Zölle unter denselben Verordnungen wie die in einem öffentlichen Lagerhause untergebrachten Waaren; demnach können sie nur entnommen werden, um wieder ausgeführt oder nach einem der Lagerhäuser des Königreiches geleitet zu werden, es sei denn, dass sie gegen Zahlung der Zölle in Verbrauch erklärt werden. Die Zollbehörde übt zur Wahrung der Interessen des Staatsschatzes ihre Aufsicht über die ausländischen Waaren, aber sie übernimmt nicht deren Bewachung und demzufolge keine Haftpflicht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
										Kreuzer				
566	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Buchenlatten der Position H-19, 3 a) des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I	Jasło Ustrzyki Vidrany	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr	Vom 1. März 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	45 53 60		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungsblatte Nr. 3 vom 9. Jänner 1897 unter Post 180 rücksichtlich des Artikels Holz des Specialtarifes 2, von Vidrany nach Granica trs., bezw. Szczakowa trs. (für Russland) verlautbarte Frachtbegünstigung gegenstandslos
									kr.	kr.	kr.			
567	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Zaschau Rożnau	Krasna	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Gebührentarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	6·7 9·1	5·7 8·1	1·— 1·—	Im Kartirungswege		
568	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	a) Wien Oe.N.W.B. b) Wien K.F.N.B. und St.E.G.	Reichenberg	Für einen zweiachsigen Eisenbahnwagen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., resp. Tarif für den österr. Eisenbahnverband	a) Classe B pro 100 kg 104·0 kr. b) Classe B pro 100 kg 110·0 kr.	a) ö. W. fl. 42·60 b) ö. W. fl. 45·60 pro zweiachsigen Wagen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis März 1898	Der Portozuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. wird nicht berechnet
569	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classen 1 und 2	Aussig St.E.G. sowie Schreckenstein Aussig Oe.N.W.B. und Schreckenstein	Wien St.E.G. und K.F.N.B. oder vice versa Wien Oe.N.W.B. und vice versa	a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	a) 196 kr. ö. W. b) 181 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
570	Südbahn-Gesellschaft		Ochsen, lebende, in ganzen Wagenladungen als Frachtgut	Wien (Matzleinsdorf), Görz, Cormons, dann von den Stationen der Strecken Graz S.B. incl. bis Adelsberg incl., Marburg incl. bis Spittal a/D. incl. und Steinbrück incl. bis Rann incl.	Triest S.B. und Fiume	Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Frachtsätze des Ausnahmetarifes IV a	Frachtsätze des Ausnahmetarifes IV b	Verschieden	Im Kartirungswege		

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. **Wien, 20. Februar 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 23. Jänner 1897*) für die Localbahn Rakonitz-Mlatz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Notar Vincenz Feyerfeil in Karolinenthal im Vereine mit dem Fabriksbesitzer Josef Čermák, Bürgermeister in Rakonitz, dem Baumeister Franz Saller in Prag und dem Grosshändler Victor Arnstein in Čistá die Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Rakonitz der Staatsbahnlinie Rakonitz—Protivin über Petrowitz, Čistá, Kozlan und Kralowitz nach Mlatz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Pilsen—Dux in Gemässheit des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Ausführung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 3000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl.

---

*) Enthalten in dem am 16. Februar 1897 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 47.

Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit 4 Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 6 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues,

dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat das obgedachte Hypothekaranlehen an Stelle der Concessionäre bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1, bezw. anstatt der nach Absatz 2 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der vorbezeichneten nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 2 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Rakonitz nach Mlatz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Rakonitz nach Mlatz ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 41 km lange Bahn zweigt westlich von der Gemeinschaftsstation Rakonitz der k. k. Staatsbahnen und der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn ab und benützt bis Lubna den käuflich in der erforderlichen Ausdehnung zu erwerbenden Bahnkörper der aufgelassenen Schleppbahn von Rakonitz nach Hostokrej. Sodann wird die Bahn auf eigenem Unterbaukörper in vorwiegend südwestlicher Richtung unter Berührung der Ortsgebiete von Petrowitz und Seiwedl nach Čistá geführt, von wo ab sich die Trasse an dem westlichen Abhange des Holubi kopec bewegt, den Jawornice- und den Hradeckybach übersetzt und hierauf nach Kralowitz gelangt.

In ihrem weiteren Zuge wird die Trasse an den Lehnen des Žebikow- und Trojanerberges weiter geführt und mündet schliesslich in die Station Mlatz der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Dux.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Stationen Rakonitz und Mlatz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 12, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangs-

verkehre Vereinbarungen mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung und mit der Verwaltung der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Anschlussbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 200 m hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 und in den Bögen vom Halbmesser 200 m bis 180 m unter Anwendung der Constante 4500 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird im Allgemeinen 20 Permille festgesetzt; in der Strecke von der Wasserscheide im Thiergarten bei Schutic bis zur Einmündung in die Station Mlatz wird die Anwendung einer durchschnittlichen Maximalneigung von 23 Permille gestattet.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung" zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen), dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzen Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

In Abweichung von dem genannten Oberbaunormale wird gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen bis zum Halbmesser von 250 m die im obbezeichneten Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann. Die beabsichtigte Vertheilung des Kleinmateriales unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 22 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Entfernung der Wärterhäuser darf nicht über 5 km betragen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!"

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Znfahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Centralweichenstellanlagen sind in den einzelnen Stationen nach Massgabe des mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung in dieser Richtung speciell zu pflegenden Einvernehmens auszuführen.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erfolgen. Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstationen Rakonitz und Mlatz herzustellende Signal- und Weichensicherungsanlage ist in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung, sowie mit der Verwaltung der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn abzuschliessenden Vereinbarungen einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen, Lastwagen) erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung gegen Zahlung eines Betrages von 200.000 fl. Seitens der Concessionäre und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 14 t nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen, zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerksteiligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent der ausgegebenen Actien geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 23. Jänner 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 5. Februar 1897,*) mit welcher die Ministerial-Verordnung vom 4. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 59, bezw. Absatz 2 des § 1 der Ministerial-Verordnung vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, betreffend die Sicherheitsvorkehrungen gegen Dampfkessel-Explosionen, abgeändert und ergänzt wird.

§ 1.

Die Verordnung des Handelsministeriums im Einverständnisse mit dem Ministerium des Innern vom 4. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 59, bezw. der bisherige Absatz 2 des § 1 der Verordnung des Handelsministeriums im Einverständnisse mit dem Ministerium des Innern vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, betreffend die Sicherheitsvorkehrungen gegen Dampfkessel-Explosionen, tritt ausser Kraft.

§ 2.

Dem § 1 der Ministerial-Verordnung vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, wird nun Folgendes als zweiter Absatz angereiht:

„Ausgenommen hievon sind jene Gefässe, welche Dämpfe von weniger als 0·5 Atmosphären Ueberdruck zu erzeugen bestimmt sind, wenn dieselben durch ein in den Wasserraum reichendes, oben offenes, gerades und unverschliessbares Standrohr von höchstens 5 Meter Höhe und mindestens 10 Centimeter Weite oder durch eine andere vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern genehmigte Sicherheitsvorrichtung mit der Atmosphäre verbunden sind."

§ 3.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Badeni m. p. **Glanz** m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die projectirte Localbahn Eisenbrod-Rovensko-Aujezd herzustellende normalspurige Localbahn von Rovensko über Lomnitz und Eisenstadtl nach Jičin mit einer Abzweigung von Lomnitz nach Alt-Paka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem k. k. Notar Friedrich Postler in Eisenbrod mit Erlass vom 18. Juli 1896, Z. 4268/I (Verordnungs-Blatt Nr. 88 vom 6. August 1896) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die projectirte Localbahn Eisenbrod-Rovensko-Aujezd herzustellende normalspurige Localbahn von Rovensko über Lomnitz und Eisenstadtl nach Jičin mit einer Abzweigung von Lomnitz nach Alt-Paka auf ein Jahr verlängert.

Wien, am 27. Jänner 1897. Z. 1136/I.

---

*) Enthalten in dem am 16. Februar 1897 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 50.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Furth: Herstellung eines eisernen Gehsteges in der Station Königshof: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction Prag namens der Böhmischen Montan-Gesellschaft vorgelegte Project über einen eisernen Gehsteg in der Station Königshof der Linie Prag—Furth der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9654/IV ex 1896.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Parschnitz: Legung einer Gasleitung durch den Bahnkörper nächst der Station Arnau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project für die von der Stadtgemeinde Arnau bereits bewirkte Legung einer Gasleitung unter dem Bahnkörper nächst der Station Arnau in km 107·0/1 der Strecke Pelsdorf—Arnau, insoweit die Herstellung auf Bahngrund fällt, nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 181/IV.]

— (Linie Lissa—Prag: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Vysočan.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Vysočan der Linie Lissa—Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9853/IV ex 1896.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Herstellung einer Eisenbahn von Lohne nach Hesepe.) Dem preussischen Abgeordnetenhause ist der unter dem 4. Mai 1896 mit dem Grossherzogthum Oldenburg abgeschlossene Staatsvertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn von Lohne nach Hesepe (Bramsche) oder einem anderen geeigneten Punkte der Eisenbahn von Osnabrück nach Quakenbrück nebst der zugehörigen Denkschrift zur verfassungsmässigen Beschlussnahme zugegangen.

Bayern. (Aenderung eines Stationsnamens.) Der Name der an der Strecke Bamberg—Hof gelegenen Eisenbahnstation Marktschorgast-Berneck ist vom 28. December 1896 ab in Marktschorgast umgeändert worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Verzeichniss pro 1897 für den Sprengel des Oberlandesgerichtes Lemberg.) In der Jahresliste pro 1897 sind 114 Sachverständige, das sind um drei mehr als im Vorjahre, verzeichnet. [E.-M.-Z. 1533/I.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 26. Jänner bei der Firma:

„Localbahn Deutschbrod-Humpoletz“

Dr. Carl Dostal als bisheriges Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Generalversammlungen.

Am 22. Februar: Localbahn Innsbruck-Hall (i. T.).
Am 12. März: Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken) Die am 28. December 1896 dem öffentlichen Verkehre übergebene, 10·91 km lange Strecke Neuenmarkt-Wirsberg—Berneck der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, sowie die am 1. Jänner eröffneten, im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehenden Localbahnen (Hliboka-) Kamenka-Sereth (15·085 km) und Itzkany-Suczawa (4·860 km), endlich die am 23. December 1896 dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehende Linie Adony-Szabolcs—Paks (74·462 km) nebst Flügellinie Duna-Adony—Adony-Dunapart (3·190 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Uebereinkommen über die Vereinsabrechnungsstelle.) Die mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 23. October 1896, Nr. 4146, mitgetheilte neue Bestimmung des Art. 3 des Uebereinkommens über die Vereinsabrechnungsstelle:

„Bei Ueberschreitung der festgesetzten Zahlungsfrist (vergl. § 6 der Ausführungsbestimmungen) sind vier vom Hundert Verzugszinsen zu vergüten“

ist allseitig zur Einführung gelangt.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn) und Nr. 31 (kgl. Eisenbahn-Direction Altona) sind neu herausgegeben worden. Die im December 1894, bezw. October 1892 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer werden hiedurch aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Neu herausgegeben wurden die Kilometerzeiger Nr. 73 (Oesterr. Nordwestbahn) und Nr. 79 (Südnorddeutsche Verbindungsbahn); ferner ist zu den Kilometerzeigern Nr. 32 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Berlin und Stettin) und Nr. 75 (Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) je der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der Nachtrag I erschienen. Die im April 1895 ausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 73 und 79 werden durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXIII. Stückes.) Das am 15. Februar 1897 herausgegebene XXXIII. Stück enthält unter

Nr. 2951: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Februar 1897, Z. 4684, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 2952: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 10. Februar 1897, Z. 2626, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem rumänischen Districte Doljiu.

Nr. 2953: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 12. Februar 1897, Z. 2226/II, betreffend die Sperrverfügungen für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2954: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 9. Februar 1897, Z. 12.982, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Croatien-Slavonien.

Nr. 2955: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 12. Februar 1897, Z. 2905, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Abhaltung von Klauenviehmärkten in Hliboka und Sereth und des Ein- und Ausladens der Klauenthiere in der Eisenbahnstation Hliboka.

Nr. 2956: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 9. Februar 1897, Z. 2976, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXXIV. Stückes.) Das am 16. Februar herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2957: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. Februar 1897, Z. 14.408, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2958: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 9. Februar 1897, Z. 11.063, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen im Gerichtsbezirke Lutowiska.

— (Inhalt des XXXV. Stückes.) Das am 18. Februar herausgegebene XXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2959: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 16. Februar 1897, Z. 4968, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2960: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 15. Februar 1897, Z. 3524, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2961: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 15. Februar 1897, Z. 3562, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau.

Nachtrag I zum Tarife.

Der Nachtrag I zum Tarife für obigen Personenverkehr tritt nicht am 1. März 1897, sondern erst am 1. Mai 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 16. Februar 1897. [124]

Oesterr. Nordwestbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Tarifirung von Baumwollabfällen.

Die in den oben bezeichneten Gütertarifen bestehenden Ausnahmetarife für rohe Baumwolle finden auch Anwendung auf die Beförderung von Baumwollabfällen.

Wien, am 13. Februar 1897. [125]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Publication von Tarifberichtigungen. (Grundsätzliche Bestimmungen.) Aus Anlass einer Tarifberichtigung wurde in diesem Blatte von der betreffenden Bahnverwaltung eine Publication unter der Rubrik „Tarifermässigungen im Güterverkehre“ erlassen. Wenn es sich auch in diesem Falle um eine Frachtermässigung gehandelt hat, so verstösst dennoch diese Art von Publicationen gegen die Bestimmungen der Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510 (Vrdgs.-Bl. Nr. 128), betreffend die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben (§§ 18 und 19). Das k. k. Eisenbahnministerium hat sich daher aus diesem Anlasse bestimmt gefunden, unterm 21. Jänner 1897 grundsätzlich zu entscheiden, dass alle auf Tarifhefte bezughabenden Berichtigungen im Verordnungs-Blatte unter der Rubrik „Tarife und Transport-Angelegenheiten“ in Form von Kundmachungen zu veröffentlichen sind. [E.-M.-Z. 187/III.]

Frühlings-Kunstausstellung in Budapest 1897. (Transportbegünstigung.) Die Objecte dieser in der Zeit vom 15. April bis 15. Juni 1897 stattfindenden Ausstellung werden bei Einhaltung der im Tarif-Theile I unter Abschnitt C, Ziffer VI, für den Transport von Ausstellungsgütern normirten Bestimmungen auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bis 31. Juli 1897 frachtfrei rückbefördert.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Remorquetarif für die Beförderung hölzerner Ruderschiffe auf der Strecke Theben—Wien—Linz—Passau.) Mit Schiffahrtsbeginn 1897 tritt an die Stelle des bisher giltigen Touagetarifes und der Nachträge zu demselben ein Remorquetarif für die Beförderung hölzerner Ruderschiffe auf der Strecke Theben—Wien—Linz—Passau. Der Tarif enthält ausser dem Schlepplohntarif für ein leeres hölzernes Ruderschiff, jenem für die Ladung und dem Kilometerzeiger für die Strecke Passau—Theben Bestimmungen für die Berechnung des Schlepplohnes und allgemeine Bestimmungen.

Bestimmungen über die Berechnung des Schlepplohnes.

Nach diesem Tarife erfolgt die Berechnung des Schlepplohnes gesondert sowohl für das Ruderschiff als auch für das darauf verladene Gut, und zwar: nach dem Schlepplohntarif für das leere Ruderschiff, nach dem Schlepplohntarif für die Ladung und nach dem Kilometerzeiger in der Weise, dass bei Aufgabe eines Ruderschiffes nach einer im Kilometerzeiger nicht genannten Station die nächst entfernte Station berechnet wird. Beträgt die Fahrt nur 20 km oder weniger, so wird zu den Normalsätzen laut der Tabelle für den Schlepplohntarif ein Zuschlag von 25 pCt., mindestens aber die im Tarife vorgesehene geringste zur Einhebung gelangende Gebühr berechnet. Als Schlepplohn für die Ladung werden für je 10 q 3·2 Heller per Kilometer berechnet. Der Tarif für beladene Ruderschiffe wird ermittelt, indem zu der Gebühr für das leere Ruderschiff jene für die Ladung zugeschlagen wird. Speciell für Massenartikel, wie: Steine aller Art, Sand, Brennholz, Bau- und Werkholz, Cement, Ziegel, Kohle, Dünger, wird eine 50 percentige Ermässigung der Gebühr für die Ladung gewährt, demnach für je 10 q 1·6 Heller per Kilometer berechnet. Für die Schiffsladung wird das Gewicht in Metercentnern angegeben und so abgerundet, dass Bruchtheile bis zu 5 q fallen gelassen, dagegen Bruchtheile über 5 q auf 10 q aufgerundet und berechnet werden. Ausser dem Schiffsinventar und den für die Mannschaft nothwendigen Lebensmitteln und eventuellen Ausrüstungsgegenständen dürfen Lebensmittel, Industrieartikel, Mobilien, leere Fässer, Butten, Körbe etc. auf den zur Remorque aufgegebenen Fahrzeugen ohne Gebührenberechnung nicht verladen werden. (Als zum Schiffsinventar gehörig werden ausser den zum Schiffsbetriebe nothwendigen Geräthschaften, wie Seile, Ruder etc., noch betrachtet, und zwar: bei Ruderschiffen bis zu 1500 q Tragfähigkeit 3 Stück Seile und eine Waidzille, bei einem Kettenschlepp, Gams oder einer grösseren Plätte maximal zwei Waidzillen und 4 Stück Seile; zusammengerollte und gebundene Seile werden nach dem normalen Frachtentarife der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft berechnet.) Werden trotzdem solche Waaren in das Ruderschiff verladen und wird die Anzeige hievon rechtzeitig bei Aufgabe des Ruderschiffes bei der Aufnahmsstelle erstattet, so wird die Gesellschaft hiefür laut ihres allgemeinen Frachtentarifes die entfallende normale Tariffracht berechnen und einheben. Entgegengesetzten Falles ist jedoch die dreifache Gebühr jener Fracht, um welche die Gesellschaft verkürzt wurde, zu bezahlen. Für eingerittene Waidzillen, d. i. bis zu einer Tragfähigkeit bis zu 40 q, wird per Kilometer und Stück 6 Heller, für eingerittene Essigzillen, d. i. bis zu einer Tragfähigkeit von über 40 bis 60 q, per Kilometer und Stück 8 Heller ohne Fixirung einer Minimalgebühr berechnet. Wenn derlei kleine Fahrzeuge schwimmend (nicht eingeritten) zur Remorquirung angemeldet werden, so sind die Gebühren nach dem Remorquetarife für Ruderschiffe von 150 q mit der im Tarife vorgeschriebenen Minimalgebühr von 10 Kronen abzufertigen. Grössere eingerittene Fahrzeuge (also mit Ausschluss der Waid- und Essigzillen) bezahlen die Hälfte der tarifmässig für schwimmende Objecte entfallenden Remorquegebühr. Für leere Butten, welche ab Wien-Praterquai und Nussdorf mit Ruderschiffen abgeführt werden, ist per Stück eine Gebühr von 10 Heller zu bezahlen.

Allgemeine Tarifbestimmungen.

Jeder Ruderschiffbesitzer, welcher sein Ruderschiff schleppen lassen will, muss dasselbe auf einer der Stationen anmelden und den Schlepplohn dafür nebst der Recepiss- und Schreibgebühr von 18 Heller für jedes Aufgabsrecepisse im Voraus entrichten, worüber ihm eine mit Nummer und Datum versehene Bestätigung ausgefolgt wird. Wer ohne vorherige Bezahlung anhängt, was nur in Ausnahmsfällen gestattet werden kann, hat dies dem Capitän des Remorqueurs anzuzeigen und den Schlepplohn an denselben zu entrichten. Für die Tragfähigkeit des Ruderschiffes sind die Angaben der gesetzlichen Schiffspatente und Aichungscertificate massgebend. Jedes Ruderschiff, welches nicht mit diesen Documenten ausgestattet ist, wird einer Vermessung durch gesellschaftliche Organe unterzogen. Jedes Ruderschiff, welches zur Remorquirung aufgegeben wird, muss mit sichtbaren Zeichen und Nummern versehen und mit einem Schiffsmanne besetzt sein, welcher Seitens der Partei beizustellen ist. Die Beförderung der Ruderschiffe erfolgt den Witterungs- und Wasserstandsverhältnissen entsprechend so rasch als möglich und geschieht thunlichst, gewichtige betriebstechnische Gründe ausgenommen, nach der Reihenfolge der Anmeldungen, insofern die Ruderschiffe dazu bereit sind. Geschieht das Anhängen eines Ruderschiffes auf der Fahrt zwischen zwei Stationen oder nach einem Punkte zwischen zwei Stationen, welche nicht im Kilometerzeiger aufgenommen sind, so wird der Schlepplohn von

der nächst, resp. eventuell nach der nächst entfernteren Station gerechnet. Die Bestätigungen der Anmeldestellen geben stets den Vorzug in der Beförderung. Die Gesellschaft ist zur Beförderung von Fahrzeugen stromabwärts nicht verpflichtet. Findet eine solche jedoch statt, so unterliegt der Schlepplohn der freien Vereinbarung. Jeder Schiffsführer, welcher schleppen lassen will, ist während der Fahrt dem Commando des Capitäns unterworfen. Derselbe ist auch verpflichtet, mit seiner Mannschaft jede vom Capitän des Dampfers begehrte Dienstleistung auszuführen, welche im Interesse der Beförderung des Schiffszuges nothwendig ist. Der Schiffsführer ist ferners verpflichtet, dem Capitän oder dessen Stellvertreter, sowie dem controlirenden Beamten der Gesellschaft auf Verlangen Einsicht in sein Schiffspatent, seine Frachtbriefe, Bestätigungen der Gesellschaft, sowie überhaupt in sämmtliche die Ladung betreffende Papiere zu gestatten. Wer ohne Lösung einer Bestätigung, resp. ohne vorherige Bezahlung anhängt und dies dem Capitän des Dampfers nicht ausdrücklich bekannt gibt, oder wer eine geringere Ladungsfähigkeit seines Ruderschiffes oder eine geringere Ladung angibt, als wirklich vorhanden ist, wird zur dreifachen Bezahlung der verkürzten Fracht verhalten. Die Gesellschaft lehnt jede Haftung für die durch die Remorquirung fremder Ruderschiffe eventuell entstehenden Beschädigungen ab, mit Ausnahme nachweisbarer Böswilligkeit oder grober Nachlässigkeit ihrer Organe, wobei die Remorquirung mit der gleichen Sorgfalt erfolgt, wie jene der eigentlichen gesellschaftlichen Fahrzeuge. Bei Hochwasser, d. i. bei einem Wasserstande von 2 m ober Null am Pegel der Kronprinz Rudolf-Brücke in Wien, bezw. bei dem correspondirenden Wasserstande in den anderen Stationen tritt ein Zuschlag von 20 pCt. zu den normalen Tarifgebühren ein. Für die Berechnung dieses Zuschlages ist stets der Wasserstand des Tages massgebend, an welchem der Remorqueur seine Reise antritt. Remorquirungen im Monate November unterliegen einem 5percentigen Zuschlage zu den normalen Tarifgebühren. Remorquirungen im Monate December werden im Allgemeinen nicht übernommen; sollte dies nach Massgabe der Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse dennoch geschehen, so wird ein 20percentiger Zuschlag zu den normalen Tarifen eingehoben werden. Der Remorquetarif wird öffentlich bekannt gemacht und liegt an den Anmeldestellen für die Schiffer jederzeit zur Einsicht auf.

Ausland.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar wurde der Ausnahmetarif Nr. 4 für Stammholz etc. etc. wie folgt ergänzt:

Von und nach	Groitzsch Frachtsätze für 100 kg in Mark
Asch	0·61
Furth i. W.	1·08
Passau	1·33
Regensburg	1·01
Salzburg	1·61
Simbach	1·43
Waldsassen	0·67

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Frachtermässigung zu Gunsten der bayerischen Glasindustrie.) Für die zur Erzeugung des Spiegelrohglases benöthigten Materialien, als Soda, Sand, Kalk, Scherben, Thon, Glaubersalz, und für den zum Schleifen des Spiegelrohglases erforderlichen Schleifsand, dann für das zum Zwecke der Veredlung in einheimischen Schleifereien, Polirwerken und Spiegelbelegereien versendete Rohglas, sowie für die in bayerischen Schleifereien und Polirwerken geschliffenen und polirten und nach Fürth zur Belegung oder Weiterveredlung versendeten Spiegelgläser wird, insoweit hiebei Transporte auf Localbahnen in Betracht kommen, der Localbahnzuschlag vorerst bis zum 31. Mai 1897 im Rückvergütungswege aufgelassen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr. (Tarifirung von Baumwolleabfällen.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar wurde der Seehafen-Ausnahmetarif K für rohe Baumwolle auf Baumwolleabfälle ausgedehnt.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II, III A und III B und Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken und Illowo transito. (Neue Nachträge.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar neuen (20. Jänner alten) Stils wurde zum Deutsch-Russischen Gütertarife, Theil II, der siebente, zum Theil III A der dritte und zum Theil III B der vierte Nachtrag herausgegeben. Die drei Nachträge enthalten Ergänzungen, Berichtigungen — darunter auch unwesentliche Frachterhöhungen — Aenderungen in der Waarenclassification mit Ermässigungen für die Tarifirung von Eisenwaaren und Maschinen, die Einführung zweier neuer russischer Differentialtarife Nr. 44 und 45, Erweiterung der Ausnahmetarife für Häringe nach Russland und für Sämereien, sowie für Eier von Russland, die Einführung eines neuen Ausnahmetarifes 18 für Beförderung gewisser russischer Ausfuhrartikel nach Hamburg, Bremen und Bremerhaven zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, und die Einführung eines neuen Ausnahmetarifes 19 für geschlachtetes Geflügel von Russland.

Druckabzüge dieser Nachträge sind durch Vermittlung der Verbandsstationen zu beziehen, der Nachtrag zum Theil III B zum Preise von 25 Pfg. für das Stück, die beiden anderen Nachträge unentgeltlich.

Ferner wurde vom 1. Februar ab die Bestimmung des Ausfuhrtarifes nach Eydtkuhnen, Prostken und Illowo transito, betreffend die Umkartirung der nach Russland bestimmten Eisenwaaren und Maschinen, hiedurch aufgehoben, das sind im dritten Nachtrage zum genannten Tarif die Bestimmungen Nr. 4 für Eydtkuhnen transit auf Seite 3 und 4, Nr. 4 für Prostken transit auf Seite 7 und Nr. 5 für Illowo transit auf Seite 10, sowie die Bekanntmachung der königl. Eisenbahn-Direction Bromberg vom 8. September 1896.

Sächsischer Getreideverkehr nach dem Auslande. (Neue Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar wurden die Stationen Bautzen und Grosszschocher der kgl. Sächsischen Staatsbahnen in den seit 1. Jänner 1897 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen von sächsischen Stationen nach Lindau transit zur Ausfuhr nach der Schweiz und Vorarlberg, sowie nach Kufstein transit und Salzburg transit zur Ausfuhr nach Westösterreich mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach Lindau transit	Kufstein transit	Salzburg transit
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Bautzen	2·11	1·80	1·94
Grosszschocher S.St.B.	1·90	1·59	1·73

Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Frankfurt- und Rheinisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von feuchter Stärke.) Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 12. Jänner wird veröffentlicht, dass der Ausnahmetarif für die Beförderung von feuchter Stärke (auch feuchter Schlammstärke) vom 1. Februar an auch Anwendung findet im Verkehre mit den Stationen der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Altdamm-Kolberger, Braunschweigischen Landeseisenbahn, Crefelder, Kronberger, Dahme-Uckroer, Dessau-Wörlitzer, Dortmund—Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Eutin-Lübecker, Georgsmarienhütten, Halberstadt - Blankenburger, Lübeck - Büchener, Neubrandenburg-Friedländer, Nordbrabant-Deutschen, Paulinenaue—Neu-Ruppiner, Prignitzer, Stargard-Küstriner Eisenbahn, sowie der Station Elten der Niederländischen Staatsbahnen und den deutschen Stationen der Holländischen Eisenbahn.

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. (Auflassung der Grenzübergabegebühr in Alexandrowo.) Mit sofortiger Giltigkeit wird bei Getreidesendungen, die über Warschau, Koluszki oder Dombrowa von einer breitspurigen russischen Bahn eingehen und ab Alexandrowo nach deutschen oder niederländischen Stationen weiter befördert werden, die Grenzübergabegebühr in Alexandrowo nicht erhoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
571	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Ungvár	Holleschau Wsetin	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 203 214		Im Kartirungswege		
572	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Südbahn-Gesellschaft	Steine der Tarifclasse B C	Wilfleinsdorf	Wien Hauptzollamt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Besteht kein directer Tarif		Kreuzer 18·6 11·4		Im Kartirungswege		
573	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Ungarisch-Hradisch (Zuckerfabrik)	Sudoměřitz-Landesgrenze transit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897		Besteht kein Frachtsatz	20 Kreuzer		Im Kartirungswege		
574	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Wien (St.E.G.)	Bubna	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	84 Kreuzer	53 Kreuzer	31 Kreuzer	Im Kartirungswege		Die Locomotiven müssen zu Dienstzwecken der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt sein
575	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Frachtgüter aller Art in Wagenladungen	Komotau Haltestelle	Komotau, Station der k.k.St.B. und umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen, wobei jedoch das Auf-, bez. v. Abladen in der Haltestelle Komotau durchwegs von den Parteien auf eigene Kosten zu bewirken ist	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Es bestehen keine Frachtsätze	Ueberfuhrsgebühr 0·6 kr. pro 100 kg, in minimo aber 60 kr. pro Wagen		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von der Station Komotau k.k.St.B. auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen weitergehen oder daselbst von diesen Linien eingelangt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
576	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mais, Hirse, Haide, Hülsenfrüchte und Kleie	Sämmtlichen Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2 verzeichneten Linien	Stationen der Strecken Grybów—Zwardon, Podgorze-Plaszow—Skawina—Oswiecim, Skawina—Sucha und Alt-Sandec—Muszyna-Krynica	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen unter der Adresse einer Gemeinde, eines Gutsgebietes oder landwirthschaftlichen Vereines im Bereiche der hinsichtlich des nebenstehend umschriebenen Bezugsgebietes in Betracht kommenden k. k. Bezirkshauptmannschaften auf Grund eines von einer dieser k. k. Bezirkshauptmannschaften bestätigten, nach dem unten angeführten Muster ausgefertigten Cumulativ-Bestellzettels bezogen werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1897	Localtarif, Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1897	Des Specialtarifes 1 Der Classe A	Verschieden	15 pCt.	Im Kartirungswege		Die den Mühlen laut Verordnungsblatt Nr. 150 ex 1896, Post 2754, 2757 und 2759 gewährten Begünstigungen werden für derlei Sendungen nicht rückvergütet

Cumulativ-Bestellzettel.

Das (der) gefertigte Gemeindeamt (Gutsgebiet, landwirthschaftliche Verein) in . . . . bestellt in . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) folgende Quantitäten an Mais, Hirse, Haide, Hülsenfrüchte und Kleie:

Vor- und Zuname des Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitgliedes)	Bezeichnung des Artikels	Quantum in kg	Anmerkung
Zusammen .			

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes (Gutsgebietes, landwirthschaftlichen Vereines) nach der Station . . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst **Strassenfuhrwerks** abgeführt werden. — Das Aufladen der Sendungen in Wagenladungen wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das (der) Gemeindeamt (Gutsgebiet, landwirthschaftliche Verein) verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum vorstehend bezeichneter Artikel nur an die genannten Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) zur eigenen Verwendung abzugeben.

Gemeindeamt (Gutsgebiet, landwirthschaftlicher Verein) . . . . , den . . . . 189 . .

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum bezeichneter Artikel zur Verwendung im eigenen Bereiche der genannten Gemeinde- (Guts-) Angehörigen (Vereinsmitglieder) bestimmt und dem Bedarfe derselben angemessen ist, daher hiefür die seitens der k. k. österr. Staatsbahnen aus Anlass des wirthschaftlichen Nothstandes mit Giltigkeit bis Ende August 1897 vorgesehenen Frachtermässigungen bei dem weiteren Umstande Anwendung finden können, als die (das, der) obige Gemeinde (Gutsgebiet, landwirthschaftliche Verein) dem tiefer genannten Bezirke angehört.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . . , den . . . . 189 . .

L. S. Unterschrift.

Anmerkung: Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
577	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kohle	Dux-Ladowitz	Settenz	Einhaltung der für den Artikel Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	5·4 kr.		Im Kartirungswege		
578	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Abfälle von Papier in fester Verschnürung oder verpackt	Floridsdorf Wien Nordbahnhof	Troppau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; im Sonstigen Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1897	Temporärer Anhang vom 1. Jänner 1897 zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897	kr. 91·5 91·5	kr. 73·6 73·6	kr. 17·9 17·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
579	Kaiser Ferdinands Nordbahn		Bruchsteine	Voitelsbrunn	Pohrlitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	17·7 kr.	13·0 kr.	4·7 kr.	Im Kartirungswege		
580	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mineralkohle	Sämmtlichen Gruben des Ostrauer Revieres, M.-Ostrau, Dombrau, Karwin	Pozsony-Ujváros	**Minimalquantum ad a) 5.000 Tonnen** **ad b) 7.500 "** **ad c) 10.000 "** Unter Aufrechthaltung der für Kohlentransporte bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1897 bis Ende Juni 1897	Localtarif, bezw. Oesterr.-Ungarischer Kohlentarif	Heller a) 94 b) 94 c) 94	Heller 84 80 76	Heller 10 14 18	Im Rückvergütungswege	Die Differenz zwischen den ermässigten und den officiellen Frachtsätzen wird gegen Vorlage der auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeber und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe vergütet. Diese Frachtbriefe sind spätestens bis Ende September 1897 vorzulegen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
581	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, der Pos. K-32	Triest und Triest-Freihafen S.B.	Stationen der Strecken Grignano incl.—Cormons loco und Nabresina incl.—Littai incl.	bei Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte der Sendung und bei ununterbrochenem Durchlaufe derselben über die Südbahn, bezw. über die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, im Internen Verkehre dieser Bahnen unter Aufrechthaltung aller sonstigen bei Anwendung der nebenbezeichneten zugestandenen Frachtsätze geltenden Bestimmungen und unter der Bedingung, dass die Wagen räumlich bis zur Grenze der Ladefähigkeit vollständig ausgenutzt werden, insoweit dies in Hinsicht auf die Gattung des Wagens einerseits und die Beschaffenheit des Gutes andererseits unter Berücksichtigung des zulässigen Ladegewichtes thunlich ist. bei Beförderung in: Südbahnwagen der Serien In, Ib, In/l, In/e und Is,	Vom 1. März 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. im Localverkehre eventuell zugestandene ermässigte Frachtsätze	Verschieden	Die für volle Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bestehenden Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Bestimmung des Tarifes Theil I, Abschnitt B, IV b behält auch für diese Transporte volle Giltigkeit.
582			Brennholz (auch Schwartlinge), Reiserholz (Bündelholz) aus Pos. H-20 der Güterclassification des Tarifes Theil I	Stationen der Strecke Franzdorf incl.—Grignano incl.	Triest S.B.	Südbahnwagen der Serien In, Ih, In/l, In.e, Is, Mf, sowie in Kastenwagen unter 30 Cubikmeter Laderaum und in offen gebauten Wagen mit kleinem Laderaum,								
				Stationen der Strecke Unter-Drauburg loco—Maria Rast incl.	Marburg und Marburg Kärnthner Bahnhof									
				Stationen der Strecke Kufstein loco—Hall incl.	Innsbruck loco									
				Stationen der Strecke Gummern incl.—Dölsach incl.	Stationen der Strecke Innsbruck loco—Ala loco									
				Stationen der Strecke Peggau incl.—St. Egyden incl.	Wien (Matzleinsdorf) loco									
583			Weinstecken bis 7 m Länge	Stationen der Strecke Maria Rast incl. bis Unter-Drauburg loco	Stationen der Strecken Moschganzen incl.—Promontor incl., Moha incl.—Komárom loco und Gelse incl.—Sopron loco, jedoch excl. Szombathély	Südbahnwagen der Serien In, Inl, Ib, Ir, sowie in Kastenwagen unter 30 Cubikmeter Laderaum,								
				Stationen der Strecke Gummern incl.—Dölsach incl.	Stationen der Strecke Brixen incl.—Ala loco									
				Stationen der Strecke Judendorf incl.—Langenwang incl.	Stationen der Strecke Vöslau-Gainfarn incl.—Wien (Matzleinsdorf) loco									
				Stationen der Strecke Franzdorf incl.—St. Peter incl.	Stationen der Strecke Sessana incl.—Cormons loco									
584		Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Zuckerrüben der Pos. Z-13 der Güterclassification des Tarifes Theil I	Im Verkehre zwischen den Stationen der Strecken Wr.-Neustadt loco—Györvár incl. (jedoch excl. Sopron), Grammat-Neusiedl loco—Ober-Eggendorf incl. und Ebreichsdorf incl.—Inzersdorf incl. untereinander		Südbahnwagen der Serien In, Ih, Is, In l, In/e,								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
585	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	E i s	Leoben	Vordernberg	Bei Aufgabe in Wagenladungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Gulden pro Wagen 15	11	4	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten
				und vice versa										
586	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schlackenschotter	Klein-Schwechat	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen für Regiezwecke der Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermitteinden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	19 Heller	6 Heller	13 Heller	Im Kartirungswege		Der Nachlass wird zur Gänze von der Südbahn getragen
587	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinans-Nordbahn	a) Catechu (Cachou, Cutsch, Gambir, japanische Erde), Gallâpfel, Sumach (Schmack), eingereiht in den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbands-Ausnahmetarif IV; b) Gerbestoffe der Pos. 6—10 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, eingereiht in den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbands-Ausnahmetarif V	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Drösing	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarif	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 158 b) 124	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Fiume	Drösing					a) 160 b) 124				
				Triest S.B. und Freihafen S.B.	Kanitz-Eibenschitz					a) 164 b) 141				
				Fiume	Kanitz-Eibenschitz					a) 168 b) 144				
										Kreuzer ö. W. incl. Manipulationsgebühr, bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
588	Südbahn-Gesellschaft		Malz	a) Kanizsa b) Sopron S.B.	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen zum Export per mare ins Ausland bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife	a) 148 Heller b) 180 Heller incl. ungar. Steuer	a) 128 Heller b) 160 Heller incl. ungar. Steuer	a) 20 Heller b) 20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Beischluss der correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffsconnaissements, bezw. der Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Kanizsa	Paternion-Feistritz			Tarif für den Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. Localtarif	168	134	34	Im Kartirungswege		
					Ober-Drauburg				201	162	39			
					Bruneck				244	201	43			
					Toblach				229	189	40			
					Kundl				286	272	14			
					Jenbach				286	264	22			
					Schwaz				286	261	25			
					Matrei				286	242	44			
					Gossensass				272	226	46			
					Sterzing				268	223	45			
					Brixen				266	219	47			
					Neumarkt-Tramin				278	245	33			
					St. Michele				280	252	28			
					Trient (Trento)				284	259	25			
					Roveredo				290	269	21			
									Heller incl. ungar. Steuer					
589	Bozen-Meraner Bahn		Eiserne Rohre und Säulen. Traversen. Turbinen. zerlegte Maschinen und Maschinentheile. Dynamomaschinen, Kabel für elektrische Beleuchtung, Beleuchtungsgegenstände. Porzellanmaterial und Holzsäulen über 12 m lang	Bozen-Gries	Stationen der Bozen-Meraner Bahn	**Minimalquantum jährlich 300 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	30 percentiger Nachlass	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1898	Sendungen müssen für die Elektricitätswerke in Meran bestimmt und dementsprechend adressirt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
590	Südbahn-Gesellschaft		Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Bozen-Gries	Innsbruck	Die Personenwagen müssen Seitens der Bozen-Meraner Bahn an die Südbahnwerkstätte in Innsbruck zur Aufgabe gelangen, resp. von dort an die Bozen-Meraner Bahn retour gehen. Die Zahlung der Fracht hat nach dem Effectivgewichte zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	74 Heller	42 Heller	32 Heller	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
591	Südbahn-Gesellschaft		Hafer	Barcs	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 135	120	15	Im Kartirungswege		
				Zakany					107	96	11			
									incl. ungar. Steuer					
592	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungsgegenstände, ferner Fahrbetriebsmittel	Stationen der Strecken: Graz—Steinbrück—Rann, Marburg—Villach, Steinbrück—Laibach und Pragerhof—Polstrau	Székesfehérvár	Sendungen müssen für den Bau und die Ausrüstung der Strecke Stuhlweissenburg–Sárbogárd der Stuhlweissenburg-Tolnaer Localbahnen bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Localbahnen adressirt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und per Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Variabel	0·40 h per 100 kg und 1 km plus 8 h per 100 kg Manipulationsgebühr und plus Transportsteuer mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge mindestens der nebige für Wagenladungen fixirte Frachtsatz für jeden verwendeten Wagen eingehoben wird	Variabel	Im Kartirungswege		
						Für Stückgüter				0·20 h per 100 kg und 1 km plus 4 h per 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer				
593	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Eszék-Alváros	Marchegg, Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien-Matzleinsdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1897	Westungar.-Österreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, Localtarif der kgl. Ungarischen Staatsbahnen	Verschieden	166 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. | **Wien, 23. Februar 1897.** | **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 29. Jänner 1897*) für die Localbahn Sedlitz-Čižkowitz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Leopold Grafen Thun-Hohenstein, Gutsbesitzer in Stephan, im Vereine mit Dr. Alois Bauer, Reichsrathsabgeordneten und Gutsbesitzer in Podesitz, Dr. Albin Victor Tschinkel, Advocat in Teplitz, und Victor Noback, Bauunternehmer in Prag, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Sedlitz der Staatsbahnlinie Pilsen—Dux zur Station Čižkowitz der Localbahn Lobositz-Libochowitz der privilegirten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Gemässheit des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 5000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

*) Enthalten in dem am 16. Februar 1897 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 48.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stammactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 6 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das obgedachte Hypothekaranlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1, bezw. anstatt der nach Absatz 2 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 2 zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Sedlitz nach Čižkowitz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Sedlitz nach Čižkowitz ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 33·5 km lange Bahn mündet aus dem südlichen Ende der Personenhaltestelle Sedlitz der k. k. Staatsbahnen aus, führt in ihrem vorwiegend südöstlichen Zuge aufwärts über die Ortsgebiete von Seidschitz, Hochpetsch, Skyrschina und ersteigt die Höhe von Bieloschitz. Von hier aus bewegt sich die Trasse am Südabhange des Gluba-Berges bis nach Liebshausen, senkt sich sodann in das Thal des Suchy-Baches und gelangt nach Uebersetzung des gedachten Thales nach Třiblitz.

In ihrem weiteren Zuge ersteigt die Trasse die Höhe von Podsetitz, entwickelt sich an den Thalabhängen des Model-Baches und gelangt nach Berührung der Ortsgebiete von Trebnitz und Jentschitz zum Anschlusse an die Station Čižkowitz der Localbahn Lobositz-Libochowitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Haltestelle Sedlitz, bezw. in die Station Čižkowitz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe und eventuell der Bahnstrecke Sedlitz—Obernitz der k. k. Staatsbahnlinie Saaz—Dux, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung, bezw. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber etwa abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit den Verwaltungen der Anschlussbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 200 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 15 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung" zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen), dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzen Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Es wird jedoch in Abweichung von dem genannten Oberbaunormale gestattet, dass die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte 80 cm betragen darf, ferner dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die im obbezeichneten Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann, endlich dass die Schwellen 2·3 m Länge und 22 cm untere Breite besitzen dürfen.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der seinerzeit den Betrieb der Localbahn übernehmenden Verwaltung der k. k. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!"

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Znfahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zu erfolgen.

Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

In den Kreuzungstationen sind Distanzsignale herzustellen, deren Stellung in entsprechende Abhängigkeit von jener der Einfahrtsweichen zu bringen ist.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erfolgen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstationen herzustellende Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung, bezw. mit der Verwaltung der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft abzuschliessenden Vereinbarungen einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der betriebführenden k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der betriebführenden Verwaltung der k. k. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

1. 4 Locomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen.
2. 9 Personenwagen.
3. 3 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).
4. 37 Lastwagen verschiedener Gattungen.
5. 1 Draisine.
6. 2 Bahnwagen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei vollausgerüstetem Zustande der Maschine 12·5 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven, bezw. Tender erhalten eine Handbremse und eine Luftsaugebremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen.

Tenderlocomotiven erhalten an den beiden Stirnseiten, Locomotiven mit Schlepptender an der vorderen Stirnseite Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 30 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Lastwagen erhalten mindestens 50 Percent Handbremsen.

Die gedeckten Lastwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung versehen sein, überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit dem Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat mindestens gleichzeitig mit jener der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerksteiligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge, durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 29. Jänner 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister.
Guttenberg m. p.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 18. Februar 1897,*) betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr gewisser thierischer Rohproducte und Abfälle aus den Häfen Britisch-Indiens, sowie der westlich gelegenen Häfen bis zum Rothen Meere.

Im Nachhange zu der Verordnung vom 24. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 29, wird aus Anlass des Bestandes der Beulenpest in einzelnen südasiatischen Gebieten mit Rücksicht auf das eingeholte Fachgutachten des Obersten Sanitätsrathes im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung die Einfuhr und Durchfuhr von frischen, thierischen Rohproducten, wie grünen, ungekalkten, nicht präparirten, rohen Häuten und Fellen, dann von Knochen, Hörnern, Hufen, Klauen, Blasen und Därmen, sofern sich die genannten Artikel als thierische Abfälle darstellen, weiter von Haaren und Borsten aus den Häfen Britisch-Indiens, sowie den westlich gelegenen Häfen bis zum Rothen Meere verboten.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchem sie den betreffenden Zollämtern, bezw. See-Sanitätsämtern bekannt wird, in Kraft.

Badeni m. p. **Glanz** m. p. **Biliński** m. p.

*) Enthalten in dem am 20. Februar 1897 ausgegebenen XVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 54.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen dem Abte des Stiftes Tepl Herrn Prälaten Alfred Clementso, Bezirksobmanne in Tepl, im Vereine mit den Herren Dr. Anton Stöhr, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, Dr. Ferdinand Fleischner, Stadtrath in Karlsbad, Dr. August Herzig, Bürgermeister in Marienbad, Dr. Josef Zintl, Bürgermeister in Tepl, und Ernst Veit, Bezirksobmann in Petschau, als Concessionären der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 21. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 91, bildenden Eisenbahn Marienbad-Karlsbad die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Eisenbahn Marienbad-Karlsbad" mit dem Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. Februar 1897, womit für den Monat März 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $19^1/_2$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der projectirten Localbahn Raudnitz-Hospozin abzweigende Flügelbahn von Černutz nach Welwarn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Obmanne der Bezirksvertretung Raudnitz und Gemeindevorsteher in Lipkowitz Wenzel Malý im Vereine mit dem Reichsrathsabgeordneten und Bürgermeister in Raudnitz, Erwin Spindler, dem Advocaten Dr. Wenzel Ornst und dem Ingenieur Alois Samohrd in Raudnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der projectirten Localbahn Raudnitz-Hospozin abzweigende Flügelbahn von Černutz nach Welwarn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. Februar 1897. Z. 15.576/I ex 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Endstation Unterkrimml der Pinzgauer Localbahn zu den Krimmler Wasserfällen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Civilingenieur Max Maurer in Kufstein die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Endstation Unterkrimml der Pinzgauer Localbahn zu den Krimmler Wasserfällen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. Februar 1897. Z. 864/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Kleinbahn Baden-Vöslau. (Theilstrecke Vorplatz Südbahnhof—Wilhelmsstrasse—Franzensstrasse und Alleegasse: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Februar die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von der Elektricitäts-Actiengesellschaft vorm. Schuckert & Comp. vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke Vorplatz Südbahnhof in Baden—Wilhelmsstrasse—Franzensstrasse und Alleegasse der projectirten, zum Theil bereits eröffneten Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Baden-Vöslau die politische Begehung vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 16.865/I ex 1896.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Linie Wien—Bruck a. L.: Herstellung eines Kreuzungsgeleises und Schutzmassregeln gegen Schneeverwehungen in der Station Trautmannsdorf: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das Project für die Herstellung eines dritten Kreuzungsgeleises und für die behufs Aufstellung von Schneehürden zum Schutze gegen Schneeverwehungen erforderliche Grundeinlösung in der Station Trautmannsdorf der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1265/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 26. Jänner, Z. 1694, dem Einwohner von Stakcsin, Constantin Mora de Koritowo-Korytowski, und dem Budapester Advocaten Dr. Stefan Matuska für eine von der Station Homonna der Linie Sátorálja-Ujhely—Mező-Laborcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Haszina, Nagy-Kemencze, Modra, Czirótka-Béla, Szinnec, Sztakcsin, Jalova, Sztarina, Osztrosznicza und die Gemarkung der Gemeinde Zuella bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Zsolinka führende normal-, eventuell schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 1732, dem Einwohner von Nagy-Teremi, Baron Ladislaus Solymosi, und dem Einwohner von Maros-Vásárhely, Elek Knöpfler, für eine von der Station Nyárádtö der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar.

Staatsbahnen stehenden Localbahn Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szász-Régen abzweigende, im Bereiche des Comitates Maros-Torda über Lörinczfalva, Lukafalva, Jelenefalva, Fintaháza, Káposztás-Szent Miklós, Karácsonfalva, Cserfalva, Akosfalva, Nyárád-Szent Benedek, Baczka, Madaras, Bálintfalva, Nyárád-Szent László, Süketfalva und die Gemarkung der Gemeinde Demeterfalva bis Nyárád-Szereda führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Verkehr von Motorwagen mit Benzin- oder Petroleumfeuerung. (Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, nachdem die Feuerung von Verkehrsmotoren mit Benzin oder Petroleum sich im Allgemeinen als gefahrlos erwiesen hat, die Entscheidung getroffen, dass das Recht der Verwendung derartig betriebener Fahrbetriebsmittel im öffentlichen Verkehre nicht an die Ertheilung einer oberbehördlichen Concession gebunden ist, von Fall zu Fall jedoch von der localpolizeilichen Bewilligung abhängt.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Genehmigung der Legung des zweiten Geleises zum israelitischen Friedhofe nächst Kerepes) Die Budapester Communalverwaltung hat, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft die Bewilligung ertheilt, auf der zum israelitischen Friedhofe des Centralfriedhofes führenden Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) das zweite Geleise zu legen, so dass nach dessen Herstellung die Friedhoflinie in ihrer Gesammtlänge dann doppelgeleisig sein wird.

Budapester Strassenbahn - Gesellschaft. (Bau der donaurechtsuferseitigen Linie unterhalb der Kettenbrücke.) Die Budapester Communalverwaltung hat in dem mit der Direction der Strassenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage, welcher die Modalitäten der Umgestaltung des Pferdebetriebes auf elektrischen sowohl, als auch den Ausbau neuer mit Elektricität zu betreibender Linien präcisirt (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 34 ex 1895), sich das Recht vorbehalten, sowohl den Zeitpunkt, als auch die Art und Weise der Ausführung des Baues der vom rechtsseitigen Kettenbrückenkopfe in der Thalrichtung des Stromes zu führenden Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92 ex 1895) zu bestimmen. Die Stadtbehörde hat nun in dieser Frage entschieden, dass die projectirte Linie weder im Niveau der längs dem Hofburggarten liegenden Strasse, noch am Quaicorso geführt, überhaupt nur in dem Falle erbaut werden darf, wenn die Gesellschaft sich zu deren Anlage im Bereiche der unteren Quaistrasse und zur Herstellung der diesfalls erforderlichen Schutzbauten gegen Hochwässer entschliessen sollte. Da nun aber die Ausführung dieser Arbeit einen bedeutenden Capitalsaufwand bedingt, nimmt die Commune keinen Anlass, die Gesellschaft zur Erfüllung dieser Vertragsbedingungen zu drängen.

Localbahn Budapest - Szent Endre. (Einfahrt der Züge ins Weichbild der Stadt.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Direction der Localbahn Budapest-Szent Endre (Eigenthum und im Betriebe der Strasseneisenbahn-Gesellschaft) die Bewilligung ertheilt, die mit Locomotiven betriebenen Localzüge der Linie Budapest-Szent Endre auf den Geleisen der mit Elektricität betriebenen Alt-Ofner Strassenbahnlinie probeweise bis zum Pálffy-Platze und nach Ablauf der Probezeit weiterhin längs dem Donauquai bis zum Kopfe der Kettenbrücke gleichfalls mit Locomotiven verkehren zu lassen. Die Umgestaltung der Szent Endreer Localbahn auf elektrischen Betrieb wird nach Vollendung der hauptstädtischen Linien erfolgen.

Eisenbahn Pécs (Fünfkirchen)-Barcs. (Gewährung eines Nachtrags-Staatsvorschusses.) Der kgl. ungar. Finanzminister hat über Antrag des Handelsministers der Fünfkirchen-Bárcser Eisenbahn auf Grund der Staatsvorschuss-Abrechnung pro 1895 den Betrag von fl. 27.824·01 als Nachtrags-Staatsvorschuss bei der Staatscentralcasse angewiesen.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Umwandlung von Actien.) Die Direction der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota hat, vorbehaltlich der oberbehördlichen Bewilligung, den Beschluss gefasst, eine beliebige Anzahl ihrer auf 100 fl. Nominale lautenden Actien in Stücke zu 1000 fl. zusammen zu legen. Dieser Modus ist damit begründet, dass ein grosser Theil des gesellschaftlichen Actiencapitals sich in festen Händen befindet.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Eröffnung des gesammten Schleppladungsverkehres auf der Donau und deren Nebenflüssen; Aufnahme des Güterverkehres zwischen Wien [Korneuburg, Nussdorf, Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof], Pressburg, Gönyö, Raab, Budapest [auch Donauuferbahnhof]) Am 16. Februar hat die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft den Schleppladungsverkehr (Massengüter in ganzen Schleppladungen) auf der gesammten Donaustrecke, inclus. der Nebenflüsse, eröffnet. Ferner wurde die Güterverladung zwischen Budapest—Gönyö—Pressburg—Wien mit erster Fahrt von Wien und Budapest am 18. Februar eröffnet.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis 25. Februar.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

19. Februar, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Najade", Capitän A. Marinovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Tebe", Capitän L. de Stabile, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Thessalische Linie über Albanien.)

23. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Stephanie", Capitän S. Tomanovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

24. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara),
Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo,
mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

24. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Metkovich", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

19. Februar, Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Androvich, ⎫
22. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich, ⎬ um Mitternacht
24. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Androvich, ⎭

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

21. Februar, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume),
Dampfer „Leda", Capitän S. Lucovich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

21. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien),
Dampfer „Tebe", Capitän L. de Stabile,
mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

24. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

25. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Semiramis", Capitän A. Orlando,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Fiume—Alexandrien),
Dampfer „Helios", Capitän R. Colledani.
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol, Rhodus und Mytilene.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Gisela", Capitän L. Brelich, mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. März, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. März, Dampfer „Castore", Capitän A. Bilaffer, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Vermehrung des Fahrparkes.) Seitens der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden nachstehend verzeichnete Fahrbetriebsmittel im Gesammtwerthe von circa fl. 2,493.000 in Bestellung gebracht:

Bei der	Personen-wagen	Gepäcks-wagen	Güter-wagen
Firma F. Ringhoffer in Prag	—	—	650
Nesselsdorfer Waggonfabrik	—	—	550
Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik .	—	—	50
Waggonfabrik in Simmering	24	25	100
In der eigenen Werkstätte in Floridsdorf	—	—	10

[E.-M.-Z. 2608.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Jänner 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	4140·61	2944·41	666·41	6418·61	1334·39	460·94	710·17	1085·16
Roggen	2971·04	2098·47	755·21	4314·30	951·08	604·72	—	1555·80
Gerste	1730·94	350·70	623·95	1457·69	2737·66	2137·93	1918·82	2956·77
Hafer	—	—	—	—	498·15	—	99·06	399·09
Erbsen	864·05	201·61	117·09	948·57	238·54	100·00	30·00	308·54
Bohnen	1166·08	98·17	166·83	1097·42	217·90	62·91	99·60	181·21
Raps	274·74	397·19	106·26	565·67	585·42	592·33	701·53	476·22
Wicken	—	—	—	—	322·44	103·71	100·02	326·13
Leinsaat	620·67	—	299·37	321·30	—	—	—	—
Rübensamen	617·30	—	—	617·30	—	—	—	—
Mohn	68·49	—	4·74	63·75	95·74	—	—	95·74
Kleesaat	314·39	254·87	23·90	545·36	—	—	—	—
Senfsaat	93·02	—	—	93·02	—	—	—	—
Diverse	4020·02	1542·43	1815·02	3747·43	128·86	127·53	20·28	236·11
Zusammen . . .	16881·35	7887·85	4578·78	20190·42	7110·18	4190·07	3679·48	7620·77
Versicherungswerth ö.W. fl.	171.635	85.220	43.881	212.974	94.194	38.682	34.540	98.336
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	36	6	2	40	7	2	—	9
Versicherungswerth ö.W. fl.	45.601	6.800	2.000	50.401	5.690	14.70	—	7.160
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	28	5	2	31	3	—	—	3
Versicherungswerth ö.W. fl.	37.241	4.300	2.000	39.541	2.201	—	—	2.201
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	25.020	3.050	1.100	26.970	1.100	—	—	1.100
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück		—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	-	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	- -	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Tarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897 ist auf Seite 226 der Frachtsatz der I. Classe für Quantitäten unter 5000 kg in der Relation Bielitz—Kassa von 248 auf **448** Heller per 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 20. Februar 1897. [126]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna.

Die im Tarife, Theil III, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1892 auf Seite 6 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna ist mit sofortiger Giltigkeit auf „Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum, Bubna St. E. G." abzuändern.

Hiedurch tritt die bezügliche auf Seite 499 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 5. März 1896, Nr. 26, enthaltene Kundmachung ausser Kraft.

Prag, am 18. Februar 1897. [127]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aenderung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 16 für die Beförderung von Feld-, Wald-, Eisenbahn- und Bergbauarbeitern.

Ab 1. April 1897 werden die im bezeichneten Ausnahmetarife für die Relationen Wien—Cormons oder umgekehrt, bezw. Budapest—Cormons oder umgekehrt bestehenden Ausnahme-Fahrpreise für Partien von mindestens zehn Köpfen schon für Partien von nur fünf Köpfen berechnet.

Diese Begünstigung findet auch Anwendung für Arbeitertransporte von den Stationen Barcs, Fiume, Graz, Laibach, Marburg, Nabresina, Sissek, Triest und Zágráb nach Cormons, sowie umgekehrt, so zwar, dass auch in diesen Relationen die für Partien von mindestens zehn Köpfen bestehenden Fahrpreise schon für Partien von nur fünf Köpfen berechnet werden.

Dagegen wird mit 31. März 1897 die Bestimmung des erwähnten Ausnahmetarifes, wonach in den Relationen Wien — Cormons oder umgekehrt, bezw. Budapest—Cormons oder umgekehrt bei Transporten über 20 Personen jede 21. Person gebührenfrei befördert wird, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 16. Februar 1897. [128]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung des I. Nachtrages.

Mit 1. April 1897 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarif für obigen Verkehr in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österr.-ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 15. Februar 1897. [129]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages II zur Tarifübersicht.

Zu der seit 1. October 1896 bestehenden Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Localverbands- und Transitverkehr der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gelangt der Nachtrag II zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 30 Kreuzer per Stück im Tarifverkaufsbureau der Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, erhältlich.

Wien, am 20. Februar 1897. [130]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

Wir bringen in Ergänzung unserer bisherigen Publicationen zur allgemeinen Kenntniss, dass mit 20. Februar 1897 die Güteraufnahme in und nach allen Stationen eröffnet wird.

Wien, am 19. Februar 1897. [131]

Die Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Güterverkehr zwischen den königl. preussischen Directionsbezirken Breslau und Stettin einerseits und der Prinz Heinrich-Bahn andererseits. (Neuer Tarif.) An Stelle des vom 1. December 1891 giltigen Heftes 12 zum Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn mit Nachträgen kommt am 1. März ein neues Heft 12 für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Breslau und Stettin einerseits und der Prinz Heinrich-Bahn andererseits zur Einführung (25 Pfennig).

Gleichzeitig treten die im Heft 15 vom 1. Juli 1894 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Directionsbezirke Breslau und Stettin ausser Geltung, weil sie in das neue Heft 12 übernommen werden.

Die Frachtsätze für Samter im Heft 15 werden wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses am 1. April ohne Ersatz aufgehoben.

Reexpeditionstarif für Flachs, Hanf u. s. w. von Königsberg i. Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich. (Einbeziehung einer russischen Station.) Die Station Tscheljabinsk der Samara-Slatouster Eisenbahn wurde mit Giltigkeit vom 15. Februar 1895 in die Tabellen auf den Seiten 5 bis 10 des Tarifes mit einem Zuschlage von 0·248 Franken für 100 kg aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
594	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlmateriale der Pos. E—6 des Tarifes, Theil I, zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine	Schönbrunn	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Sendungen müssen an Schiffsban-Etablissements, resp. an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Süd-Norddösterr.-Ungarischer Verbandstarif	348	219	129	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 125 vom 31. October 1896 sub fortl. Nummer 1765 publicirte Begünstigung unterboten und daher gegenstandslos
					Triest S. Andrea				348	225	123			
					Fiume				348	224	124			
			Handelsmarine oder k. und k. Kriegsmarine	Donawitz	Triest S.B. Triest S. Andrea und Fiume			Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn, bezw. Tarif vom 1. September 1892	138	131	7			
				Graz S.B.	Triest S.B. und Fiume			Anhang zum Localtarife der Südbahn	126	108	18			
				Neuberg	Fiume			Localtarife, bezw. Anhang zum Localtarife der Südbahn	172	142	30			
					Triest S.B.				172	136	36			
					Triest S. Andrea				184	142	42			
	K. k. Oesterr. Staatsbahnen und L. V. B.	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	K. und k. Kriegsmarine	Neuberg	Pola			Localtarife	250	170	80			Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 132 vom 17. November 1896 sub fortl. Nummer 1957 für Schiffsbauzwecke der k. k. Kriegsmarine publicirte Begünstigung unterboten und daher gegenstandslos
				Donawitz	Pola				207	171	36			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
595	Südbahn-Gesellschaft		E i s	Brenner	Innsbruck St. Michele	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	15 40 Kronen per Wagen	Verschieden	Im Kartirungswegen		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten
596	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. St.B.	Reis, geschält, Reishülsen, Reiskleie, Reismehl und Reisstaub	Monfalcone	Graz S.B. Marburg Neunkirchen Wr. Neustadt Klagenfurt Villach S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 247 220 317 326 256 216	Heller 202 202 202 202 202 202	Heller 45 18 115 124 54 14	Im Kartirungswege		
597	Südbahn-Gesellschaft		Holz (weiches) des Specialtarifes 2, auch über Wagenlänge, ferner Schindeln und Weinstecken	Faal St. Lorenzen Reifnigg-Fresen Wuchern-Mahrenberg Saldenhofen Unter-Drauburg Prevali Bleiburg Kühnsdorf Grafenstein Klagenfurt	Marburg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 25 25 31 38 43 48 52 56 65 70 74	Heller 22 22 25 27 30 34 37 41 45 50 54	Heller 3 3 6 11 13 14 15 15 20 20 20	Im Kartirungswege		
				Gummern Paternion-Feistritz Rothenthurn Spittal a/D. Sachsenburg Kleblach-Lind Greifenburg Dellach Ober-Drauburg	a) Marburg b) Pettau				Verschieden	ad a) und b) 69 72 75 77 81 84 88 91 93	Verschieden			
598	Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführenden Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Eiserne Maschinen und Maschinentheile	Reichenberg transit	Unter-Morchenstern	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen. Das Abladen hat der Adressat durch eigene Leute und auf eigene Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. Juli 1895	36 Heller	31 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma Johann Priebsch's Erben als Adressat lautenden Original-Frachtbriefe, spätestens bis Ende März 1898	Diese Ermässigung gilt nur für Transporte, welche für den Bau der neuen Fabrik der Firma Johann Priebsch's Erben bestimmt sind
599	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Wasserglas (Pos. W—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Schreckenstein	Oswięcim	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband	306 Heller	164 Heller	142 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
									a) b)	a) b)	a) b)			
600	Böhm. Commercialbahnen		Cichorienwurzel	Hořeňoves Sadová-Dohalic Třebovětic	a) Smiřitz (S.N.D.V.B.) trs. b) Smiřitz (S.N.D.V.B.) loco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. März 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	8·5 10·5 11·5 13·5 14·0 16·0	5·6 7·6 7·6 9·6 9·6 11·6	2·9 2·9 3·9 3·9 4·4 4·4	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
601	Böhm. Commercialbahnen		Dünger aller Art (siehe Pos. D–15 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893)	a) Smiřitz (S.N.D.V.B.) trs. b) Smiřitz (S.N.D.V.B.) loco	Všestar	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. März 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	ad a) 11·9 kr. ad b) 13·9 kr.	ad a) 8 kr. ad b) 10 kr.	ad a) und b) 3·9 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
602	Böhm. Commercialbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte (Pos. G–13 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893)	Sadová-Dohalic	a) Smiřitz (S.N.D.V.B.) trs. b) Smiřitz (S.N.D.V.B.) loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. März 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	ad a) 13·6 kr. ad b) 15·6 kr.	ad a) 9 kr. ad b) 11 kr.	ad a) und b) 4·6 kr.	Im Kartirungswege		
603	Böhm. Commercialbahnen		Güter des Specialtarifes 1	Třebovětic	a) Smiřitz (S.N.D.V.B.) trs. b) Smiřitz (S.N.D.V.B.) loco oder vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. März 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	ad a) 16·6 kr. ad b) 18·6 kr.	ad a) 9 kr. ad b) 11 kr.	ad a) und b) 7·6 kr.	Im Kartirungswege		
604	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische und Neuroder Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Lettovic	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zu Theil II — Heft 3 des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden		5·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Hiedurch tritt der im Verordnungsblatte Nr. 127 vom 5. November 1896, Post 1826, publicirte Nachlass für gleiche Transporte ausser Kraft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
605	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Abfälle von Schafwolle (zum Verspinnen nicht geeignete) in gepresstem Zustande	Wien (Staatsbahnhof und Nordbahnhof)	Azuga	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. März 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarife		a) 825 Centimes b) 476 Centimes		Im Kartirungswege		
606	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Hüttau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer österr. Währ.			Im Kartirungswege		
				Bruck-Fusch					17	15	2			
				Wald					27	26	1			
				Trieben					24	23	1			
				Rottenmann					23	21	2			
				Selzthal					21	20	1			
				Liezen					21	20	1			
				Wörschach					20	18	2			
				Steinach-Irdning					20	18	2			
				Oeblarn					17	15	2			
				Aussee					23	21	2			
				Kainisch					23	21	2			
				Mitterdorf-Zauchen					21	20	1			
				Klachau					20	18	2			
607	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzabfall (Klotzholzabfälle, Sägeabfälle [d. i. Säumlinge, Latten und Schwartenabfälle], Sägespäne) als Frachtgut			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer österr. Währ.			Im Kartirungswege		
				Wama transit (für Sendungen ab Deia)	Suczawa				20	14	6			
				Wama transit (für Sendungen ab Deia)	Kolomea				36	25	11			
				Paltinoasa	Kolomea				32	23	9			
608	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Rundholz aus der Pos. H-19/1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Policka	Zwittau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	14 kr. ö. W.	10 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
609	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steine (excl. Bord-, Pflaster- und Saumsteine) aus der Position S-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krumau	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Kreuzer österr. Währ. 48	44	4	Im Kartirungswege		
				Krumau	Nussdorf				47	44	3			
			Steine der Pos. S-59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krumau	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			70	58	12			
				Krumau	Nussdorf				68	58	10			

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
610	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Steinkohlen und Coaks	Oświęcim transit	Nowosielitza transit (für Rumänien)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation nach Nowosielitza transit (für Rumänien) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung per Achse nach Rumänien hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tage), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nowosielitza an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandtstation bis Nowosielitza bestehenden directen Tarife zu geschehen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif		62·5 Kreuzer österr. Währ.*)		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nowosielitza bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Rumänien, welche Belege keine Frachterstattungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Documentes über die erfolgte Abfuhr des Gutes nach Rumänien nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden	*) In diesem Frachtsatze ist sowohl die Ueberfuhrsgebühr von Nowosielitza bis zur Reichsgrenze, als auch die Manipulationsgebühr enthalten
611	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Zucker der Pos. Z-8 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Troppau K.F.N.B. loco	Zuckmantel	ad a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von einem mit der Station Troppau mittelst Schleppgeleises verbundenen Industrie-etablissement aufgegeben werden. Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) 51 b) 40 c) 30·5		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennig					
612	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl	Korneuburg	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	146	105 *)	41	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Berlin. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfge. für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfge. für 100 kg. Die nebenstehenden Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche in Korneuburg oder in Wien-Quaibahnhof per Donau anlangen und nachweisbar für Berlin bestimmt sind
				Wien-Quaibahnhof					160	113 *)	47			
				Korneuburg	Schönpriesen-Umschlag				141	100 *)	41			
				Wien-Quaibahnhof					155	108 *)	47			
				Korneuburg	Dresden-Elbkai				182	141	41			
				Wien-Quaibahnhof					196	149	47			
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
613	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Wien K.F.J.B. K.F.N.B. St.E.G. Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen. Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, bezw. Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893	153	133*)	20	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung nach Magdeburg und Stationen über Magdeburg hinaus. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige pro 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennige pro 100 kg. **) Von den Frachtsätzen für die ungar. Stationen kommen eventuell noch die im „Anhang" zum Tarif im Ausnahmetarif Nr. 1 (im Kartirungswege) vorgesehenen Coursbeträge in Abzug
				Wien-Quaibhf. k.k.St.B. / Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B.					154	130*)	24			
				Korneuburg					146	122*)	24			
				Ebenfurth-Mühle					192	172*)	20			
				Arad	Laube und Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen. Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			322	318	4			
				Budapest					225	213	12			
				Csaba					312	302	10			
				Czegled					258	246	12			
				Debreczen					317	311	6			
				Györ					202	190	12			
				Nagy-Kikinda					321	316	5			
				Nagyvárad					321	316	5			
				Nyitra					226	225	1			
				Pozsony					175	171 *) **)	4			
				Pozsony-főkpályaudvar					180	176	4			
				Pozsony-tárház					180	176	4			
				Szeged					309	297	12			
				Szeged-Rókus					309	297	12			
				Szolnok					271	259	12			
				Temesvár-Gyárváros					331	325	6			
				Temesvár-Józsefváros					331	325	6			
				Zombor					293	281	12			

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennige pro 100 kg.

Verkehr mit Dresden Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze für Kleie um 29 Pfennige für 100 kg, im Uebrigen um 36 Pfennige pro 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfennig					
614	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen. Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1897	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 189[illegible], bezw. Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. September [illegible]	153	96*)	57	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz, der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg und der Seeconnossements oder der Frachtbrief-Duplicate für den Weitertransport nach oberhalb Hamburg gelegenem Gebiete. Diese Documente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige pro 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennige pro 100 kg. **) Von den Frachtsätzen für die ungar. Stationen kommen eventuell noch die im „Anhang" zum Tarif im Kartirungs-Ausnahmetarife Nr. 1 vorgesehenen Coursbeträge in Abzug
				Wien Quaibhf. k.k.St.B.					154	93*)	61			
				Wien D.U.B. der K.F.N.B.					154	93*)	61			
				Korneuburg					146	85*)	61			
				Ebenfurth-Mühle					192	135*)	57			
				Arad	Laube und Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz				322	281*) **)	41			
				Budapest					325	176*) **)	49			
				Csaba					312	265*) **)	47			
				Czegléd					258	209*) **)	49			
				Debreczen					317	274*) **)	43			
				Györ					202	153*) **)	49			
				Nagy-Kikinda					321	279*) **)	42			
				Nagyvárad					321	279*) **)	42			
				Nyitra					226	188*) **)	38			
				Pozsony					175	134*) **)	41			
				Pozsony-fiókpályaudvár					180	139*) **)	41			
				Pozsony-tárház					180	139*) **)	41			
				Szeged					309	260*) **)	49			
				Szeged-Rókus					309	260*) **)	49			
				Szolnok					271	222*) **)	49			
				Temesvár-Gyárváros					331	288*) **)	43			
				Temesvár-Józsefváros					331	288*) **)	43			
				Zombor					293	244*) **)	49			

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennige pro 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze für Kleie um 29 Pfennige für 100 kg, im Uebrigen um 36 Pfennige für 100 kg.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

// Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. Wien. 25. Februar 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die concessionirte Kleinbahn Graz-Fölling herzustellende schmalspurige Eisenbahn niederer Ordnung von Fölling über Weiz, Anger, Birkfeld, Ratten, Rettenegg zur Station Steinhaus der Südbahnlinie Wien—Graz mit Abzweigungen von Rabnitz nach Radegund und auf das Schöckl-Plateau, ferner von Anger über Stubenberg und Kaindorf nach Pöllau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtbaumeister Andrea Franz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die concessionirte Kleinbahn Graz-Fölling herzustellende schmalspurige Eisenbahn niederer Ordnung von Fölling über Weiz, Anger, Birkfeld, Ratten, Rettenegg zur Station Steinhaus der Südbahnlinie Wien—Graz mit Abzweigungen von Rabnitz nach Radegund und auf das Schöckl-Plateau, ferner von Anger über Stubenberg und Kaindorf nach Pöllau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. Februar 1897. Z. 16.578/I ex 1896.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Die am 20. Februar 1897 abgehaltene Vollversammlung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien wurde von dem Vorsitzenden, Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg, mit der Begrüssung der neuen Vertreter der Curie des Landes Niederösterreich eröffnet. Aus der Mitte derselben wurde als Vertreter dieser Curie Landtagsabgeordneter Jax in den technischen Ausschuss gewählt.

Auf Antrag des technischen Ausschusses beschloss die Commission, dem von der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn befürworteten Ankaufe einer Grundfläche von 1822 Quadratmeter und der Erwerbung der Servitut der Legung und Erhaltung einer Wasserleitung auf einer Grundfläche von 2624 Quadratmeter des in Heiligenstadt gelegenen Besitzes des Steinmetzmeisters Ed. Hauser für die Wasserleitung zur Station Heiligenstadt um den Gesammtbetrag von 35.000 fl. die Zustimmung zu ertheilen.

Das Weiteren wurde das Vergebungsoperat für die Herstellung der Hochbauten in der Station Hernals im Betrage von 114.560 fl. und in der Station Ottakring im Betrage von 99.220 fl. genehmigt und die öffentliche Ausschreibung dieser Arbeiten mit dem Beifügen beschlossen, dass die Offertverhandlung und Vergebung in der üblichen Weise unter Intervention eines Mitgliedes der Commission durchzuführen sei.

Behufs Sicherstellung des Strombedarfes für die elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung der Wiener Stadtbahn wurde auf Grund des Ergebnisses der durchführten Offertverhandlung beschlossen, die Stromlieferung der Firma Bartelmus & Comp. in Brünn als Bestbieter auf die Dauer von fünf Jahren zu übertragen und dieselbe Firma mit der Ausführung der für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung erforderlichen Installationsarbeiten zu betrauen.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Jahre 1896.

Im Jahre 1896 wurden in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Ganzen 1308·239 km neuer Eisenbahnen (gegen 979·583 km im Vorjahre) mit 267 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 43 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen (darunter ein Anschluss an das Ausland bei Barzdorf-Heinersdorf) und 10 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen:

	Theilstrecken	Länge in Kilometer	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken	Stationen und Haltestellen
I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:					
Ostgalizische Localbahnen .	1	72·6	2	—	6
Valsuganabahn	1	63·218	1	—	19
K. k. Staatsbahnen	2	35·489	1	2	11
Ybbsthalbahn	1	25·512	1	—	8
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft .	2	25·46	1	1	12
Schwarzenau-Zwettl	1	21·52	1	—	5
Mährisch-Budwitz—Jamnitz	1	20·785	1	—	5
Zwittau-Polička	1	19·306	1	—	6
Schlackenwerth-Joachimsthal	1	8·5	1	—	5
Stramberg-Wernsdorf . . .	1	6·584	2	—	3
Prag-Vysočan	4	4·085	—	—	18
zusammen	16	303·059	12	3	98
II. In den Ländern der ungarischen Krone:					
Neograder Comitatsbahnen .	1	112·24	3	—	18
Tolnaer und Weissenburger Comitatsbahnen	3	106·74	2	1	16
Györ-Veszprém-Dombovarer Bahn	3	77·52	1	2	10
Garam-Berzencze—Leva . .	1	66·14	2	—	13
Boldvathalbahn	1	57·8	2	—	10
Nyiregyhaza—Tisza-Bolgar .	2	55·74	3	1	9
Hegyes-Feketehegy—Palanka	1	55·5	1	—	8
Kaposvar-Fonyod	1	53·95	2	—	9
Schüttinselbahn	1	53·3	1	—	10
Versecz-Gattaja	1	45·27	2	—	6
Karczag—Tisza-Füred . . .	1	44·31	2	—	5
Papa-Csorna	1	36·4	2	—	4
Pancsova-Petrovoszello . .	2	38·32	2	1	2
Temesvar-Buzias	1	31·3	1	—	7
Kecskemet—Tisza-Ugh . .	1	30·46	1	—	8
Arader und Csanader Vicinalbahnen	1	28·9	—	—	2
Nagy-Belics—Privigye . . .	1	28·36	1	—	8
Slavonische Drauthalbahn .	1	20·1	—	—	3
Zolyom-Brezö—Tiszolcz . .	1	16·83	1	—	2
Budapest-Esztergom	2	8·08	1	1	1
Gyulafehérvár-Zalathna . .	1	4·87	—	—	1
Csorbasee-Zahnradbahn . .	1	4·8	1	—	2
Franz Josef-Untergrundbahn in Budapest	1	3·75	—	—	11
zusammen	30	980·68	31	6	165
III. Im Occupationsgebiete:	1	24·5	—	1	4

Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 47 Theilstrecken, von denen 2 Eigenthum der k. k. österr. Regierung, 1 Eigenthum der bosnischen Landesregierung, die übrigen Eigenthum von verschiedenen Unternehmungen sind.

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet:

I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:

Am 20. Jänner die Theilstrecke Salzburg—Oberndorf der der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft gehörigen Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen (17·85 km) mit den Stationen und Haltestellen: Salzburg-Bahnhof (Anschluss an die eigene Linie Salzburg—Drachenloch), Salzburg-Itzling, Plainbrücke, Bergheim, Muntigl, Anthering, Acharting, Pabing, Weitwörth und Oberndorf.

Am 19. März, 4. October und 22. December in vier Theilstrecken die elektrische Kleinbahn Prag-Vysočan mit der Abzweigung Palmovka-Lieben (4·085 km) mit 18 Haltestellen.

Am 27. April die Valsuganabahn (Trient-Tezze) (63·218 km) mit den Stationen und Haltestellen: Trient (Anschluss an die Südbahn-Gesellschaft), Villazzano, Povo, Ponte alto, Roncogno, Pergine, St. Cristoforo, Calceranica, Caldonazzo, Levico, Barco, Novaledo, Roncegno-Marter, Borgo, Castelnuovo, Villagnedo-Strigno, Ospedaletto, Grigno und Tezze. (Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.)

Am 16. Mai die Fortsetzungsstrecke Oberndorf—Lamprechtshausen (7·61 km) der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen mit den Stationen Ziegelhaiden, Bürmoos und Lamprechtshausen.

Am 2. Juli die k. k. Staatsbahnlinie Niederlindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) (26·884 Kilometer) mit dem Anschlusse in Niederlindewiese an die bestehende Station und den Stationen und Haltestellen: Am Gemärke, Setzdorf, Friedeberg, Domsdorf, Jungferndorf, Haugsdorf, Ober-Hermsdorf, Barzdorf und Heinersdorf (Anschluss an die preussische Staatsbahnlinie Neisse—Heinersdorf).

Am 5. Juli die Localbahn Schwarzenau-Zwettl (21·52 Kilometer) mit dem Anschlusse in Schwarzenau an die k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger und den Stationen Bernschlag, Hörmanns, Gr.-Globnitz, Gerotten-Stift Zwettl (H.) und Zwettl. (Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Am 15. Juli die Theilstrecke Waidhofen an der Ybbs—Gr.-Hollenstein der Ybbsthalbahn (25·512 km) mit dem Anschlusse in Waidhofen an der Ybbs an die k. k. Staatsbahnlinie Amstetten—Kl.-Reifling und den Stationen und Haltestellen: Waidhofen a. d. Ybbs-Localbahn, Kreilhof, Gstadt-Ybbsitz, Gaissulz, Opponitz, Seeburg, Kl.-Hollenstein und Gr.-Hollenstein. (Der Betrieb wird von der k. k. Staatsbahn-Direction Villach geführt.)

Am 25. Juli die Localbahn Stramberg-Wernsdorf (6·584 km) mit der Station Stramberg (Anschluss an die Stauding-Stramberger Local-

bahn), der Haltestelle Senftleben und der Station Wernsdorf (Anschluss an die Linie Kojetein—Bielitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn).

Am 15. September die Localbahn Zwittau-Polička (19·306 km) mit den Stationen und Haltestellen: Zwittau St. E. G., Zwittau-Localbahn, Stangendorf, Blumenau, Laubendorf und Polička. (Der Betrieb wird von der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz geführt.)

Am 31. October die k. k. Staatsbahnlinie Niklasdorf—Zuckmantel (8·605 km) mit dem Anschlusse in Niklasdorf an die bestehende Station der Linie Hannsdorf—Ziegenhals und den Stationen Endersdorf und Zuckmantel.

Am 9. November die Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz (20·785 km) mit den Stationen und Haltestellen: Mährisch-Budwitz (Anschluss an die Oesterr. Nordwestbahn), Jatzkau, Dieditz, Trebelowitz und Jamnitz. (Der Betrieb wird von der k. k. Staatsbahn-Direction Wien geführt.)

Am 25. November die Strecke Tarnopol—Kopyczyńce der Ostgalizischen Localbahnen (72·6 Kilometer) mit dem Anschlusse in Tarnopol an die bestehende Station der k. k. Staatsbahnen und den Stationen: Ostrów-Berezowica, Proszowa Mikulińce-Strusów, Trembowla, Dereniówka und Chorostków, endlich mit dem Anschlusse in Kopyczyńce an die bestehende Station der k. k. Staatsbahnen. (Der Betrieb wird von der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau geführt.)

Am 23. December die Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal (8·5 km) mit den Stationen und Haltestellen: Schlackenwerth (Anschluss an die Buschtěhrader Eisenbahn), Schlackenwerth P.-H., Unterbrand, Oberbrand und Joachimsthal. (Der Betrieb wird von der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen geführt.)

II. In den Ländern der ungarischen Krone:

Am 18. April die Localbahn Nagy-Belicz—Privigye (28·36 km) mit den Verkehrsstellen: Nagy-Belicz (Anschluss an die Localbahn Tot-Megyer—Nagy-Belicz), Simony, Nagy-Ugrócz, Oszlány, Nyitraszeg, Nemes-Kosztolány, Nyitra-Novák, Koós und Privigye-Bajmócz.

Am 2. Mai die Franz Josef-Untergrundbahn in Budapest (3·75 km) mit den Stationen: Giselaplatz, Deakplatz, Waizner Boulevard, Oper, Octogon, Vörösmartygasse, Rondeau, Bajzagasse, Arenaweg, Thiergarten und Artesisches Bad.

Am 17. Mai die Localbahn Karczag—Tisza-Füred (44·31 km) mit dem Anschlusse in Karczag an die Strecke Budapest—Püspök-Ladany der königl. Ungarischen Staatsbahnen und den Verkehrsstellen: Karczag-Vásártér, Tatárülés, Kún-Madaras, Tisza-Szt. Imre, Tisza-Szöllös und Tisza-Füred (Anschluss an die Linie Debreczen—Füzes-Abony).

Am 3. Juli die Strecke Versecz—Gattaja der Ungarischen Südost-Localbahn (45·27 km) mit den Verkehrsstellen: Versecz (Anschluss an die Linie Temesvár—Báziás), Versecz-Vásártér, Nagy-Szredistye, Nagy-Zsam, Klopodia, Ferendia, Semlak und Gattaja (Anschluss an die Linie Vojtek—Deutsch-Bogsan).

Am 11. Juli die schmalspurige Linie Zalathna—Kénesd (4·87 km) der Gyulaféhérvár-Zalathnaer Localbahn mit dem Anschlusse in Zalathna an die bestehende Linie und mit der Station Kénesd.

Am 15. Juli die Localbahn Kaposvár-Fonyód (53·95 km) mit den Verkehrsstellen: Kaposvár (Anschluss an die Linie Dombovar—Agram), Kapos-Füred, Jaád, Osztopán, Somogyvár, Öereglak, Lengyeltóti, Puszta-Béreny, Fekete-Beszeny und Fonyód-Fürdötelep (Badeetablissement) (Anschluss an die Linie Stuhlweissenburg—Gross-Kanizsa der Südbahn).

Am 29. Juli die von der Station Csorba der Kaschau-Oderberger Bahn abzweigende und zum Csorbasee führende Csorbasee-Zahnradbahn (4·8 Kilometer) mit der Station Csorbató.

Am 1. August die Localbahn Papa-Csorna (36·4 km) mit den Verkehrsstellen: Papa (Anschluss an die Staatsbahnlinie Raab—Fehring), Marczaltö, Szany-Szt.-András, Egyed-Csanak, Raba-Pardány und Csorna (Anschluss an die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn).

Am 11. August die Strecke Györ—Bakony—Szt.-László der Györ-Veszprem-Dombovarer Localbahn (34·85 km) mit den Verkehrsstellen: Györ-Szabadhegy (Anschluss an die Linie Raab—Kis-Czell), Kis-Megyer, Nyol, Pannonhalma, Tarjan puszta, Györ-Asszonfalva, Varsany, Bakony-Szt.-Laszlo.

Am 23. August die Boldvavölgyer (Boldvathal-) Localbahn (57·8 km) mit den Verkehrsstellen: Sagó-Ecseg (Anschluss an die Strecke Fülek—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen), Boldva, Finke, Edelény, Szendrö-Sad, Szendrö-Szalonna, Szin-Perkupa, Szilas, Nádaska, Bolda-Verdégi und Torna (Anschluss an die Linie Kaschau—Torna).

Am 26. August die Pancsova-Torontal-Petrovoszello-Localbahn (33 km) mit den Stationen: Torontal-Petrovoszello (Anschluss an die Linie Versecz—Kubin), Réva-Ujfalu und Pancsova (Anschluss an die Torontaler Eisenbahn).

Am 13. September die Strecke Aszod—Balassa-Gyarmat—Losoncz der Neograder Comitats-Localbahn (112·24 km) mit den Verkehrsstellen: Aszod (bestehende Station der Staatsbahnlinie Budapest—Hatvan), Iklad-Domony, Mácsa, Toth-Györk, Püspök-Hatvan, Acsa-Kürth, Guta, Nógrád-Kövesd, Becske, Nándor, Mohora, Szügy, Balassa-Gyarmat (bestehende Station der Linie Csata—Balassa-Gyarmat), Trázs, Szécsény, Ludany, Szakal, Litke, Tarnocz, Rapp und Losoncz (Anschlussstation).

Am 1. October die Theilstrecke Székesféhervár—Adony-Szabolcs der Tolnaer und Weissenburger Comitatsbahnen (29·05 km) mit den Verkehrsstellen: Székesféhervár (Stuhlweissenburg), (Anschluss an die Südbahn-Gesellschaft), Börgönd, Seregélyes, Zichy-Ujfalu und Adony-Szabolcs (Anschluss an die Linie Budapest—Sarbogard der kgl. Ungarischen Staatsbahnen).

Am 1. October die schmalspurige Abzweigung Dorog-Drasche banyatelep (Kohlenmine), (2·895 Kilometer) der Budapest-Esztergomer Localbahn für den Güterverkehr in Wagenladungen des Kohlenwerkes.

Am 3. October die Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh (30·46 km) mit den Verkehrsstellen: Kecskemét (Anschluss an die Linie Budapest—Szegedin), Mükert, Urret, Kisfái, Kotári-Szent-Lörincz, Szikra-Alpár, Tisza-Ugh, Tisza-Ughi-Rev und der Umladestation Tiszapart (Theissufer).

Am 19. October die Abzweigung Pancsova-Temespart (Temesufer) der Pancsova-Petrovoszelloer Localbahn (5·32 km) behufs Umschlag von Wagenladungsgütern zwischen Bahn und Wasserweg.

Am 26. October die Localbahn Nyiregyhaza—Tisza-Polgár (47·54 km) mit der Abzweigung Tisza-Lök — Büd-Szt. Mihály (8·2 km) mit den Verkehrsstellen Királytelek (Anschluss an die Linie Debreczen—Szerencs), Bashalma, Tisza-Eszlar, Kisfás-Földhás, Hajnalos, Tisza-Lök, Rázom, Tisza-Dada, Tisza-Dob, Tikos-Puszta und Tisza-Polgár (Anschluss an die Localbahn Ohat-Kocs—Tisza-Polgár) auf der Hauptstrecke, ferner Büd-Szt. Mihály auf der Flügelbahn (Anschluss an die Localbahn Debreczen—Büd-Szt. Mihály).

Am 27. October die Localbahn Léva—Garam-Berzencze (66·14 km) mit den Verkehrsstellen Léva (Anschluss an die Localbahn Párkány-Léva), Nagy-Koszmály, Kovacsi, Garam-Szt. Benedek, Ujbánya, Rudnó, Garamrév, Zsarnócza-Fürészmalom, Zsarnócza, Szénásfalu-Vichnye, Geletnek-Sklenó, Garam-Szent Kereszt, Saskö-Váralja, Jálna und Garam-Berzencze (Anschluss an die Strecke Fülek—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen).

Am 3. November die Theilstrecke Angyalföld—Ó-Buda (5·136 km) der Budapest-Esztergomer Localbahn mit dem Anschlusse in Angyalföld an die kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Am 4. November die Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka (55·5 km) mit den Verkehrsstellen Hegyes-Feketehegy (Anschluss an die Linie Szabadka—India der kgl. Ungar. Staatsbahnen), Telecska, Kula, Béla-Puszta, Torzsa, Despot-Szt. Iván-Pivnicza, Szilbas, Gajdobra und Palanka.

Am 17. November die Schüttinselbahn Dunaszerdahely—Komárom (53·3 km) mit den Verkehrsstellen Dunaszerdahely (Anschluss an die Linie Poszony—Dunaszerdahely), Albár, Felistyl-Nyárasd, Ekesd, Nagy-Megyer, Lak, Tany, Ekel, Csallóköz-Arányos, Örs-Ujfalu und Komárom.

Am 18. November die Localbahn Temesvár-Buziás (37·3 km) mit den Verkehrsstellen Kissoda (Anschluss an die kgl. Ungar. Staatsbahnen), Gyirok, Medves, Temes-Ujlak, Török-Szákos, Nagy-Kövéres, Bakovár und Buziás.

Am 30. November die Theilstrecke Erdököz-Tiszolcz (16·83 km) der Localbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz mit dem Anschlusse in Erdököz an die Linie Zólyom-Brezó—Erdököz und den Verkehrsstellen Remete, Tömörveg und Tiszolcz (Anschluss an die Localbahn Feled-Tiszolcz).

Am 2. December die Fortsetzungsstrecke Viljevo-Kapelna—Noskovci (20·1 km) der Slavonischen Drauthalbahn mit den Stationen Moslavina, Cadjavica und Noskovci.

Am 5. December die Fortsetzungsstrecke Nagy-Halmágy—Brád (28·9 km) der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen mit den Stationen Körösbanya und Brád.

Am 16. December die Fortsetzungsstrecke Bakony-Szt. Laszlo—Veszprém (38·57 km) der Györ-Veszprém-Dombovarer Localbahn mit der Station Zircz und dem Anschlusse in Veszprém an die bestehende Station, sowie mit dem Flügel Veszprém-Veszprémváros (4·1 km).

Am 23. December die Strecke Adony-Szabolcs—Paks (74·5 km) der Tolnaer und Weissenburger Comitatsbahnen mit der Abzweigung Duna-Adony—Dunapart (3·19) mit dem Anschlusse in Adony-Szabolcs an die bestehende Station dieser Bahnen und den Verkehrsstellen Duna-Adony, Racz-Almas, Duna-Pentele, Nagy-Venyim, Herczegfalva, Baracs-Ménesmajor, Elöszállás, Duna-Földvar, Böleske, Duna-Kömlöd und Paks auf der Haupthahn und der Verladestelle Dunapart auf der Flügelbahn.

III. Im Occupationsgebiete:

Am 2. Juli für den Güterverkehr die Schleppbahn Podlugovi-Vareš (24·5 km) der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen mit dem Anschlusse in Podlugovi an die Linie Zenica—Sarajevo und den Stationen Sutiščica, Dábravina, Paitov-Han und Vareš.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung von Nebengebäuden und Brunnen bei mehreren Wächterhäusern.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für Herstellung je eines freistehenden Abortes bei den Wächterhäusern Nr. 12, 21, 34, 75, 85, 141, 144, 148, 153, 157 und 197 der Linie Pardubitz—Seidenberg und Nr. 3 der Linie Josefstadt—Liebau, sowie je eines Brunnens bei den Wächterhäusern Nr. 70, 101, 144, 183 und 197 der Linie Pardubitz—Seidenberg und Nr. 12 der Linie Josefstadt—Liebau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2792/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Aenderung des Stationsnamens Branzaus.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat genehmigt, dass der bisherige Name der Station Branzaus der Strecke Okřisko—Iglau in Branzaus-Pirnitz abgeändert werde. [E.-M.-Z. 1171/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über die Amtsthätigkeit seines Ressorts im Jahre 1895.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat seinen Bericht über die Amtsthätigkeit des Handelsministeriums im Etatjahre 1895 vorgelegt. Derselbe stellt, wie in den vorangehenden Jahren, die Entwicklung des gesammten Verkehrswesens der Strassen, der Eisenbahnen und Fluss- und Seeschifffahrt, der Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten, ferner die Gestaltung des Binnen- und Aussenhandels, der Postsparcassen und der Landesstatistik dar.

Die Länge der in Ungarn im Betriebe stehenden Eisenbahnen betrug Ende 1894 insgesammt 13.141·9 km; im Jahre 1895 bezifferte sich die Vermehrung auf 783·9 km = 5·96 pCt.

Ende 1895 verblieben im Bau: 114 km Székler Bahnen und 893·62 km Vicinalbahnen; in Concessionirung standen und administrativ begangen waren: 222·6 km Székler Bahnen, 99·3 km Hauptbahnen zweiten Ranges und 4806·6 km Vicinalbahnen; in Concession standen, ohne administrativ begangen zu sein, 497·4 km Vicinalbahnen.

Auf je 100.000 Einwohner entfielen Ende 1895 76·8 km Eisenbahnen, wobei Ungarn unter 19 europäischen Staaten die achte Stelle einnimmt.

In Oesterreich-Ungarn waren Ende 1895 insgesammt 31·584 km Bahnen im Betriebe, hievon entfielen 14·004 km = 44·3 pCt. auf Ungarn, 17.584 km = 55·7 pCt. auf Oesterreich. Nach den Hauptgruppen geordnet, besass Ungarn: Staatsbahnen 7194·83 km, gesellschaftliche Hauptbahnen 1319·98 km, Vicinalbahnen 5411·01 km. In staatlicher Verwaltung standen 11.409·41 km, in Privatverwaltung 2516·419 km.

An Verkehrsmitteln waren vorhanden: 1710 erstclassige, 557 zweitclassige Locomotiven, 4877 Personenwagen, 49.617 Lastwagen. Die Vermehrung der Betriebsmittel betrug 161 Locomotiven, 580 Personenwagen und 606 Lastwagen.

Die Zahl der Stationen betrug insgesammt 2070, und zwar entfallen auf die Ungarischen Staatsbahnen 905 (+ 11), gesellschaftlichen Bahnen 192 (+ 3), Vicinalbahnen 973 (+ 164).

Im Jahre 1895 wurden neuerdings 300 km Stahlschienen gelegt, und sind bereits 82·4 pCt. sämmtlicher Linien mit Stahlschienen belegt.

Die Zahl der im Eisenbahndienste angestellten Beamten beträgt 6630, der Subalternen und Diener 27.750, demnach insgesammt 34.380 mit Gesammtbezügen im Betrage von fl. 23,044.657. Die Zunahme der Gehälter betrug im Jahre 1895 fl. 1,654.428.

Die Leistungen im Verkehre stellten sich wie folgt: Die Locomotiven haben 62,974.865 km zurückgelegt, demnach jede Locomotive durchschnittlich 28.912 km.

Befördert wurden im Personenverkehre insgesammt 53,182.254 Personen; hievon entfallen auf die

Kgl. Ungar. Staatsbahnen 34,812.773 (+ 1,311.930 = + 3·9 pCt.)
Gesellschaftlichen Bahnen 4,364.476 (— 64.295 = — 1·4 pCt.)
Vicinalbahnen . . . . . 14,005.005 (+ 2,355.780 = + 20 pCt.)

Die Leistungen im Eilgut- und Frachtenverkehre betrugen insgesammt 28,799.871 Tonnen; hievon entfallen auf die

Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . 17,014.666 (+ 317.376 = + 1·9 pCt.)
Gesellschaftlichen Bahnen 6,545.073 (+ 167.888 = + 2·6 pCt.)
Vicinalbahnen . . . . 5,240.132 (+ 799.864 = + 18 pCt.)

Auf den internen Verkehr entfallen 19,862.929 Tonnen, auf den Exportverkehr 4,561.871 Tonnen, auf den Importverkehr 3,535.140 Tonnen, auf den Durchzugsverkehr 607.714 Tonnen.

Die ungarischen Eisenbahnen haben im Vereine mit der Staatsmaschinenfabrik für Materialien, Inventargegenstände, Verkehrsmittel und sonstige Ausrüstungsgegenstände insgesammt fl. 44,122.340 verausgabt, um fl. 2,759.240 mehr als im Jahre 1894. Hievon entfallen auf Anschaffungen im Auslande fl. 2,896.232.

Das effective Anlagecapital sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen beträgt fl. 1.099,134.360; dasselbe hat sich im Jahre 1895 um fl. 61,276.204 vermehrt. Hievon entfallen auf die

Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . . . . 780,925.104 fl. = 71·85 pCt.
Gesellschaftlichen Hauptbahnen . . 139,777.762 fl. = 12·72 pCt.
Vicinalbahnen . . . . 178,431.494 fl. = 16·23 pCt.

Das Anlagecapital beziffert sich per Kilometer: bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen auf fl. 107.028, bei den gesellschaftlichen Bahnen auf fl. 106.110, bei den Vicinalbahnen auf fl. 34.156. Das Nominalcapital, welches bei den Bahnen aufgewendet wurde, beträgt insgesammt fl. 1.358,545.285; hievon entfällt auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen fl. 921,734.341. Zu den Vicinalbahnen hat der Staat bis Ende 1895 fl. 25,838.069 beigetragen.

Die gesammten Einnahmen der Eisenbahnen erreichten im Jahre 1895 die Summe von fl. 113,280.101 (+ 5,632.598 = 5·2 pCt.), die gesammten Ausgaben betrugen fl. 68,694.380 (+ 8,915.942 = 14·9 pCt.), der Betriebsüberschuss fl. 44,585.721 (— 3,283.344 = 6·8 pCt.). Der Ausfall in den Betriebsüberschüssen rührt daher, dass sich der Ertrag der Staatsbahnen um fl. 3,685.697 verringert hat. Der Ertrag der Bahnen stellte sich im Verhältnisse zum effectiv investirten Capital wie folgt: kgl. Ungar. Staatsbahnen 4·24 pCt., gesellschaftliche Bahnen 4·54 pCt., Vicinalbahnen 3·59 pCt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 4. Februar, Z. 587, dem Kálmán Fischer, Gutsbesitzer in Sóskat-Bőny, dem Emerich Milkovics, Gutsbesitzer in Koromzó, und Namens der Kisbér-Füzitőer Stärkefabriks-Actiengesellschaft deren Director S. Bornett und Consorten für eine von der Station Győr (Raab) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn abzweigende und diese über Bőny, Bana, Bábolna, Ölbö-Puszta, Puszta-Tarcs und die Gemarkung der Gemeinde Aszár in der Station Kisbér mit der Linie Uj-Szőny — Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 4. Februar 1897, Z. 75.220 ex 1896, dem Advocaten Dr. Ignaz Hjós, Einwohner von Zala-Egerszeg, für eine von der Station Zala-Egerszeg der Linien Kis-Czell—Csáktornya und Zala-Szent Iván—Zala-Egerszeg aus über Andráshida, Alsó-Bagod, Felsö-Bagod, Apátfa, Bonczodföld, Zala-Szent György, Salomvár, Cseb und die Gemarkung der Gemeinde Zala-Patak bis Zala-Lövö führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 4. Februar 1897, Z. 76.703 ex 1896, der Direction der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Localbahn Nyiregyháza-Mátészalka für eine über Kis-Kocsord, Nagy-Kocsord, Nyir-Csaholy, Nagy-Ecsed und Börvely, eventuell über die Gemarkung der Gemeinde Csanálas führende, in der Station Nagy-Károly mit der Linie Debreczen — Királyháza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Szilágyságer Localbahn verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 4. Februar 1897, Z. 80.878 ex 1896, der Direction der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota für eine von der Endstation Dunaparti-állomás der gesellschaftlichen Flügelbahn aus bis zum hauptstädtischen Wasserwerke nächst Kápostás-Megyer führende Verlängerung der obgenannten Flügelbahn als gleichfalls normalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Eisenbahn Petroseny - Livaszény - Lupény. (Verwendung von Lastwagen mit 15 t Tragfähigkeit.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Direction der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Eisenbahn Petroseny-Livaszény-Lupény in Anbetracht des Umstandes, dass die Verstärkung sämmtlicher Eisenbahnbrücken der genannten Linie bereits durchgeführt ist, die Erlaubniss ertheilt, von deren Endstation Lupény aus Lastwagen mit 15 t Tragfähigkeit in Verkehr zu setzen. Diese Wagen, deren vorläufig 15 Stück anzuschaffen sind, dürfen jedoch, mit Ausschluss von gemischten Zügen, nur Lastzügen und auch diesen nur unter der Bedingung beigegeben werden, dass die fahrplanmässige Verkehrszeit der Züge hiedurch nicht herabgemindert werde. Die Direction der Gesellschaft sah sich zu dieser Einführung mit Rücksicht auf die beschränkten localen Verhältnisse des von Bergen eingeschlossenen Lupényer Bahnhofes veranlasst, da aus Anlass der bedeutenden Kohlenversendung zahlreiche Verschiebungen beim Zusammenstellen der Züge vorkommen, diese Manipulation aber mit 15 t-Wagen sich viel rascher vollzieht.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Pozsony-Dynamit-Gyár [Pressburg Dynamitfabrik].) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der Linie Pozsony—Nagy-Szombat (Tyrnau)—Gálgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) zwischen den Stationen Pozsony-Fiók (Flügelbahnhof) und Récse (Ratzersdorf) die Station Pozsony-Dynamit-Gyár für den Verkehr von Eil- und Frachtgütern der Dynamitfabrik Nobel, sowie des nachweisbar dort beschäftigten Arbeiterpersonals eröffnet wurde.

Ungarisches Localbahnnetz. (Gesonderte Rechnungsführung der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien.) Das ungarische Abgeordnetenhaus hat im vorigen Jahre den Beschluss gefasst, dass die Rechnungen der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Vicinalbahnen gesondert ausgewiesen werden. Der Handelsminister hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen angewiesen, die Frage zum Gegenstande des Studiums zu machen und einen Vorschlag zu erstatten. Die Direction ist diesem Auftrage nachgekommen und hat ihre Vorschläge erstattet, welche nunmehr in einer vom Minister angeordneten, unter Vorsitz des Ministerialrathes Mándy zusammentretenden Conferenz durchberathen werden sollen.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Lösung der finanziellen Frage.) Die Budapester Commercialbank hat, wie aus Budapest berichtet wird, auf Grund der ihr zustehenden Option 3,800.000 Kronen 4perc. Obligationen der Budapester Strassenbahn übernommen, welche sie, gleich dem Restbestande von 2,200.000 K aus der früheren Uebernahme, zusammen

6,000.000 K, bereits verkaufte. Damit erscheint die von der Commercialbank übernommene Capitalsbeschaffung der Strassenbahn Gesellschaft, welche dieses Anlehen zur Deckung der Kosten der Umwandlung ihres gesammten Betriebsnetzes auf elektrischen Betrieb contrahirte, vollständig durchgeführt.

Viehverladestationen in Ungarn. (Anzahl derselben.) Im Bereiche der gesammten ungarischen Eisenbahnen bestanden mit Beginn des Jahres 1897 905 Viehverladestationen. Hievon entfallen auf die kgl. Ungarischen Staatsbahnen 729, auf die ungarischen Linien der Südbahn-Gesellschaft 30, auf jene der Kaschau-Oderberger Bahn 30, auf jene der Vereinigten Arader und Csánader Eisenbahn 31 und auf jene der Szamosthalbahn 18. Von den Flussschiffahrtsstationen sind 25 für Grossviehverladung eingerichtet.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Jahresliste pro 1897 für den Sprengel des Oberlandesgerichtes Krakau.) In der Jahresliste pro 1897 sind 32 Sachverständige, das sind um drei weniger als im Vorjahre, verzeichnet. [E.-M.-Z. 1534/I.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 16. Februar im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft"

Franz Kühne als Procurist gelöscht.

Bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft"

Graf Béla Keglevich als Vorstandsmitglied wegen Ablebens gelöscht.

Bei der Firma:

„Ybbsthalbahn"

Dr. Moriz Weitlof als vom niederösterreichischen Landesausschusse entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht, dagegen als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. August 1896 dem öffentlichen Verkehre übergebene 139·996 km lange Strecke Cucuteni—Dorohoi der Rumänischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXVI. Stückes.) Das am 19. Februar 1897 herausgegebene XXXVI. Stück enthält unter

Nr. 2962: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 16. Februar 1897, Z. 1995, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Perg in Oberösterreich.

Nr. 2963: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 16. Februar 1897, Z. 2032, betreffend Viehverkehrsbeschränkungen mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2964: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 16. Februar 1897, Z. 2003, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren Bezirken Steiermarks.

Nr. 2965: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. Februar 1897, Z. 25.125, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2966: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 10. Februar 1897, Z. 3486 IV, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenthiere und Wiederkäuer aus dem bosnischen Bezirke Cazin.

Nr. 2967: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 16. Februar 1897, Z. 6421, betreffend Beschränkungen des Viehverkehres mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXXVII. Stückes.) Das am 20. Februar herausgegebene XXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2968: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 15. Februar 1897, Z. 2885, betreffend Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2969: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 16. Februar 1897, Z. 2965, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Borstenthiere aus dem politischen Bezirke Rann in Steiermark.

Nr. 2970: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 19. Februar 1897, Z. 14 492, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Klauenthieren aus Mähren.

Nr. 2971: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 19. Februar 1897, Z. 14.953, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem Kronlande Salzburg.

Nr. 2972: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 18. Februar 1897, Z. 6162, betreffend die Aufhebung des Ein- und Ausfuhrverbotes für lebende Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Imst.

Nr. 2973: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 18. Februar 1897, Z. 2193, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2974 Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 19. Februar 1897, Z. 5294, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Kärnten.

— (Inhalt des XXXVIII. Stückes.) Das am 22. Februar herausgegebene XXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2975: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 17. Februar 1897, Z. 2745/II, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg Stadt und dem Gerichtsbezirke Salzburg Umgebung.

Nr. 2976: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 17. Februar 1897, ZZ. 2724—2753/II, betreffend Sperrverfügungen für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

Nr. 2977: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 17. Februar 1897, Z. 3562/IVb, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus Istrien nach Italien.

Nr. 2978: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. Februar 1897, Z. 3385, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2979: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 19. Februar 1897, Z. 27.114, betreffend Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern aus Galizien nach Böhmen.

Nr. 2980: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 19. Februar 1897, Z. 25.432, betreffend die Bestimmung der Stadt Polička als Consumort für geschlachtete Schweine aus Ungarn und Croatien-Slavonien, dem Occupationsgebiete, sowie aus Serbien.

Nr. 2981: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 19. Februar 1897, Z. 27.116, betreffend die Aufhebung der Einschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2982: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 16. Februar 1897, Z. 3644/IV, betreffend Viehverkehrsbeschränkungen gegen Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2983: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 16. Februar 1897, Z. 15.735, betreffend Beschränkungen des Viehverkehres aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Galizien.

Nr. 2984: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 18. Februar 1897, Z. 3407, betreffend Aufhebung des Verbotes der Ausfuhr von Klauenthieren aus dem Gerichtsbezirke Sadagóra.

Nr. 2985: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 20. Februar 1897, Z. 5735, betreffend Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 2986: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 15. Februar 1897, Z. 4847/IV, betreffend Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus dem bosnischen Bezirke Bjelina.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Februar d. J. dem Inspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Stationsvorstande in Triest Friedrich Mahorčič das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung ermässigter Fahrpreise für Tourkarten im Verkehre zwischen Ungar.-Hradisch Stadt und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit 1. März 1897 gelangen neue Tourfahrkarten, und zwar:

a) für Personenzüge der II. und III. Wagenclasse im Verkehre zwischen Ungar.-Hradisch Stadt und den Stationen Napagedl, Hullein, Prerau, Weisskirchen, Göding, Lundenburg und Wien (K.F.N.B.),

b) für Schnellzüge im Verkehre zwischen Ungar.-Hradisch Stadt und Wien (K.F.N.B.)

zu folgenden ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe:

Von oder nach Ungar.-Hradisch Stadt

a) Personenzugs-Tourfahrkarten

von oder nach	I. Classe		II. Classe		III. Classe	
	ganze		ganze		ganze	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Napagedl	—	—	—	60	—	30
Hullein	—	—	1	—	—	50
Prerau	—	—	1	20	—	60
Weisskirchen . . .	—	—	1	80	—	90
Göding	—	—	1	—	—	50
Lundenburg . . .	—	—	1	50	—	75
Wien (K.F.N.B.) . .	—	—	3	20	1	60

b) Schnellzugs-Tourfahrkarten

	I. Classe		II. Classe		III. Classe	
	ganze		ganze		ganze	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Wien (K.F.N.B.) .	7	20	4	70	2	35

Wien, am 22. Februar 1897. [132]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nachtrag III zum Personentarife vom Jahre 1894.

Mit 1. März 1897 tritt Nachtrag III zu den allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Personenverkehr, dann für Gepäck etc. in Kraft.

Einzelne Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 Heller bei der Direction erhältlich.

Wien, am 23. Februar 1897. [133]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Berichtigung des Nachtrages XII zum Frachtentarif.

In dem vom Schiffahrtsbeginn 1897 giltigen Nachtrag XII zum Tarife für den Eilgut- und Frachtenverkehr ist auf Seite 4 die bei Pos. 228 a „Kessel aus Kupfer, in rohem Zustande (Dampfkessel siehe Position 99 und 100)" im Druck ausgebliebene Tarifclasse „A" beizusetzen.

Wien, am 20. Februar 1897. [134]

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Druckfehlern.

In dem seit 1. Jänner 1897 giltigen Tarife für den Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, wird auf Seite 17 in der Relation Zákány—Prag (Oe.N.W.B., St.B., St.E.G.) der Frachtsatz der Classe I von 752 Heller **auf 772 Heller**, ferner auf Seite 20, sub Post Nr. 3 der Frachtsatz der Relation Zliv—Budapest von 266·4 Heller **auf 133·2 Heller** berichtigt.

Wien, am 20. Februar 1897. [135]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

III. internationaler landwirthschaftlicher Maschinenmarkt in Verbindung mit einer Weinausstellung, bezw. einem Weinmarkte zu Wien 1897. (Transportbegünstigung.) Die Expositionsobjecte dieser für die Tage des 4. bis 9. Mai anberaumten Veranstaltungen werden bei eventueller Rücksendung an den Aussteller, insofern dieselbe bis längstens 9. Juni bewirkt wird, auf sämmtlichen Linien der österreichischen und ungarischen, sowie bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen nach Massgabe der im Tarif-Theile I unter Abschnitt C, Ziffer VI, für den Transport von Ausstellungsgütern normirten Bestimmungen frachtfrei zurückbefördert.

Land- und forstwirthschaftliche, sowie Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in Braunau am Inn 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport der Objecte dieser vom 5. bis 9. September in Verbindung mit einem Volksfeste stattfindenden Ausstellung gelangen auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die im Tarif-Theile I unter Abschnitt C, Ziffer VI und IX/g für den Transport von Ausstellungsgütern, bezw. Ausstellungsthieren vorgesehenen Begünstigungen unter den hiefür festgesetzten Bedingungen zur Anwendung, wobei als spätester Termin für die Rücksendungen an die Aussteller der 7. October gilt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Nachtrag XII zu den allgemeinen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Eilgut- und Frachtenverkehr.) Mit Schiffahrtsbeginn 1897 tritt der Nachtrag XII zu den ab Schiffahrtsbeginn 1891 an giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft. Derselbe enthält eine Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften, eine Ergänzung des Tarifes für Nebengebühren, eine Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter, eine Aenderung, bezw. Ergänzung der Waarenclassification, eine Berichtigung des Verzeichnisses der Stationen, eine Berichtigung der Stationstarife und eine Aenderung, bezw. Ergänzung der Stationstarife.

In das Frachtgüter-Verzeichniss wurden neu eingereiht die Artikel Kabel, Kessel, Kupfernieten, Oelfirniss und Telegraphenkabel; im Stationsverzeichnisse wurden die Stationen Visegrad, Bogdany, Taky, Tótfalu, Léanyfalu, Szt. Endre, Tass, Bács-Cséb, Futak, Gruja, Reni, Bossut als aufgelassen gestrichen, dagegen die Stationen Érd, Ritopek, Ostružnica und Jamina neu eingetragen; bei Pladova die Umwandlung aus einer Haltestelle in eine Agentie angemerkt.

Die wichtigste Bestimmung des Nachtrages ist das Ausserkrafttreten des bisherigen Specialtarifes IV und dessen Ersatz durch einen neuen Specialtarif IV für directe Sendungen von und nach Sulina, Odessa und Constantinopel, sowie den weiters benannten Orientstationen bei Beförderung via Galatz. Die Frachtsätze dieses Specialtarifes verstehen sich inclusive Ein- und Ausladung an den Flussstationen, der Umladung in Galatz und der Transportversicherung bis Frcs. 150 Werth per 100 kg für die Flussstrecke oberhalb Galatz. Die Aus-, resp.

Einschiffung in den Seeplätzen fällt zu Lasten der Partei. Für Sendungen von und nach einer in diesem Specialtarif nicht genannten Station gelten die Frachtsätze der nächstweiter gelegenen, in diesen Tarif aufgenommenen Station. Nachnahmen sowohl im Vorhinein (Baarvorschüsse) als nach Eingang sind in diesem Verkehre in Francswährung zulässig.

Besonders voluminöse Artikel, sowie Colli im Einzelgewichte von über 1000 kg werden, insofern hiefür in diesem Tarife nicht Ausnahme-Frachtsätze vorgesehen sind, nur nach besonderem Uebereinkommen zur Beförderung übernommen.

Von der Beförderung ausgeschlossen sind Säuren, als: Salz-, Salpeter-, Schwefel-, Nordhäusersäure, Scheidewasser, Vitriolöl, Oleum, ferner alle explodirbaren Gegenstände.

Die Gesammtversicherung für die Seestrecken beträgt für die Strecken: Galatz—Sulina, Varna, Burgas, Odessa vom 1. April bis 30. September 16 Ctms., vom 1. October bis 31. März 20 Ctms.; Galatz—Batum, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt vom 1. April bis 30. September 24 Ctms., vom 1. October bis 31. März 32 Ctms.; Galatz—Kavalla, Chios, Lagos, Piräus, Salonich, Smyrna, Syra, Volo vom 1. April bis 30. September 28 Ctms., vom 1. October bis 31. März 40 Ctms.; Galatz—Port Said, Alexandrien vom 1. April bis 30. September 40 Ctms., vom 1. October bis 31. März 52 Ctms.; Galatz—Rhodus, Beyrut, Jaffa vom 1. April bis 30. September 44 Ctms., vom 1. October bis 31. März 51 Ctms. für je 100 Frcs. Gesammtwerth. Die Versicherung für die Seestrecken ist nicht obligatorisch. Für Sendungen von und nach Tultscha werden die Gebühren wie von und nach Galatz berechnet und eingehoben. Die Prämie für Zucker in Säcken unterliegt einer 35percentigen Erhöhung. Für eventuell auf Deck zu verladende Waaren ist die doppelte Prämie zu entrichten, und werden diese Waaren stetz frei von Particular-Havarie assecurirt.

Der Tarif enthält ferner eine Tabelle für Mehrwerthversicherungen auf den Flussstrecken von und bis Galatz, eine Tabelle der Frachtsätze für Güter der Classe I, A und B bei Aufgaben in beliebigen Mengen per Frachtbrief von den Donaustationen: Regensburg, Passau, Linz, Stein, Korneuburg, Nussdorf, Wien (Praterquai, Nordbahnlände, Donauquaibahnhof), Pressburg, Komorn, Gran, Parkany, Neupest, Budapest (auch Donauuferbahnhof), Vukovár, Neusatz, Semlin, Belgrad, Báziás, Orsova, Turn-Severin, Kladova, Radujevatz, Kalafat, Widdin, Lompalanka, Rahova, Bechet, Corabia, Nikopoli, Turn-Magurelli, Sistov, Zimnitza, Rustschuk, Giurgevo, Kalarasch, Oltenitza, Tutrakan, Silistria, Ostrov, Czernavoda, Hirsova, Gura-Jalomnitza, Tultscha, den Draustationen Essegg und Baris, den Theissstationen Szegedin und Neu-Becse, den Begacanalstationen Gross-Becskerek und Temesvar, und den Savestationen Schabatz, Mitrovitz, Brod, Sinkovac und Sissek nach und von a) Constantinopel, Odessa, Sulina, Burgas, Varna, b) Batum, Ineboli, Kerasund, Samsun, Trapezunt, c) Kavalla, Chios, Lagos, Piräus, Salonich, Smyrna, Syra, Volo, d) Rhodus, Beirut, Jaffa, Port Said, Alexandrien; ferners Declassificationen der normalen Waarenclassification, ermässigte Frachtsätze für Transporte nur zu Thal, und zwar: a) für Sendungen gewisser specificirter Artikel bei Aufgabe von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht von und nach den hiefür speciell bezeichneten Stationen (darunter Linz, Korneuburg, Nussdorf, Wien [Praterquai und Nordbahnlände]), b) für Maschinen aller Art und Maschinentheile im Einzelgewichte von über 1000 kg, c) für Strassenfahrzeuge, d) für sperrige Güter.

Weiters enthält der Tarif ermässigte Frachtsätze im Verkehre mit Odessa: für Cement und Eichenholz-Extract (Tannin) bei Aufgabe in Mengen von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht von mehreren Stationen (darunter Linz, Korneuburg, Wien [Donauquaibahnhof, Praterquai und Nordbahnlände]) nach Odessa, und für Hülsenfrüchte, Getreide, Käse, Mehl und Mahlproducte, Oelkuchen und Oelsaaten von Odessa nach den erwähnten Stationen; endlich Bestimmungen bezüglich der Sanitäts- und Quarantainespesen, sowie der Contumazmassregeln. In dieser Beziehung behält sich der Oesterreichische Lloyd, welcher den Anschlussdienst von und nach Galatz besorgt, vor, im Falle einer Contumaz sowohl in der Richtung nach, als auch von Galatz Contumaztaxen einzuheben. Ebenso kann im Falle von Contumazmassregeln und force majeure für die prompte Weiterbeförderung der Güter von und nach Galatz durch die Schiffe des Oesterreichischen Lloyd, sowie für die Regelmässigkeit des Anschlussdienstes eine Haftung nicht übernommen werden.

Ausland.

Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Tarifirung von Isolatoren mit eisernen Stützen.) Isolatoren mit eisernen Stützen sind nicht zu den Eisenwaaren, sondern zu den „Thonwaaren aller Art, auch in Verbindung mit unedlen Metallen“ zu rechnen und sonach bei Aufgabe als Stückgut zur Allgemeinen Stückgutclasse abzufertigen. Diese Verfügung ist auch für den bayerischen Localverkehr massgebend.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für Verblendsteine). Für die Beförderung von Verblendsteinen in Wagenladungen zu 10.000 kg traten am 10. Februar nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Rauscha und Siegersdorf (Directionsbezirk Breslau) nach	Centimes für 100 kg
Buchs im Rheinthale	208
Chur	230
St. Fiden	213
St. Gallen	213
St. Margrethen	191

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsverkehr. (Ausnahme-Tarifirung für Baumwollabfälle.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1897 finden die in den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre bestehenden Ausnahmetarife für rohe Baumwolle gleichmässig auch auf die Beförderung von Baumwollabfällen Anwendung.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. (Baumwolle-Ausnahmetarife nach Russland.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1897 traten für die Beförderung von roher Baumwolle und Baumwollabfällen bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen im Verkehre von den Stationen Altona, Bremen, Bremerhaven/Geestemünde, Hamburg B., Harburg H., Harburg U.E., Stettin und Swinemünde, sowie von den oldenburgischen Hafenplätzen Brake, Elsfleth und Nordenham nach der Station Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn zur Ausfuhr nach Russland ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Die zur Zeit bestehenden Frachtsätze für rohe Baumwolle von den genannten Stationen nach Wilhelmsbrück werden am 31. März 1897 aufgehoben.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theile III und III B. (Tarifänderungen.) In den am 20. Jänner alten/1. Februar neuen Stils 1897 herausgegebenen Nachträgen zum Deutsch-Russischen Gütertarife werden mit Giltigkeit vom 8./20. März 1897 aufgehoben: im III. Nachtrage zum Theil III A auf Seite 21 die Frachtsätze der Differentiale 44 und 45 in der Tariftabelle XIV für die Station Brest der Warschau-Terespoler Eisenbahn, und im IV. Nachtrage zum Theil III B auf Seite 26 und 48 die Frachtsätze für Sämereien von Stationen der Fastow- und der Südwestbahnen in den Normalclassen II, IV und V und in den Differentialen 13, 42 und 45, so dass nur die Frachtsätze der Differentiale 4 (für die Beförderung von Kleesamen) bestehen bleiben. Ferner wird mit sofortiger Giltigkeit im III. Nachtrage zum Theil III A auf Seite 4 der neue Frachtsatz der Differentiale 14 bei Marinpol von 1·90 Rubel auf 1·76 Rubel und auf Seite 5 der neue Frachtsatz derselben Differentiale bei Bachmut von 1·74 Rubel auf 1·65 Rubel ermässigt.

Badisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Tarifberichtigung.) Die Anmerkung am Fusse der Seite 16 des Nachtrages VIII vom 1. October 1896 ist zu streichen, nachdem am 28. December 1896 die Nebenbahn Bühl-Bühlerthal-Oberthal (Bühlerthalbahn) eröffnet worden ist.

Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. (Aufhebung desselben.) Durch Einführung des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Gütertarifes vom 1. October 1896 ist der Berlin-Bayerische Gütertarif vom 1. Mai 1892 nebst den dazu erschienenen Nachträgen am 1. Jänner 1897 vollständig ausser Kraft getreten.

Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. (Abfertigung zollpflichtiger Güter.) Zollpflichtige Güter von Lindau (Stadt) nach Charleroy sind gemäss den Leitungsvorschriften zum Belgisch-Badischen Tarifheft 6 b über die Route Constanz—Bettingen auf die Station Charleroy (Entrepôt E.B.) abzufertigen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
615	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1 als Frachtgut	Bubenč (St.E.G.) oder umgekehrt	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		In den Frachtsätzen im Verkehre mit den Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist der Frachtzuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bereits inbegriffen

Nach oder von	kr. ö.W. per 100 kg
1. Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.	
Auperschin	45·5
Bilin	38·0
Dux	41·0
Holtschitz-Seestadtl	41·5
Karbitz	43·0
Mariaschein	43·0
Preschen	43·0
Settenz	45·0
Teplitz	43·0
Triebschitz	41·5
Türmitz	43·0
Udwitz-Görkau	41·5
Ullersdorf	45·0
Wurzmes	41·5
2. Stationen der Böhmischen Nordbahn.	
Aužic	19·5
Bakow	37·5
Bensen	53·5
Böhm.-Kamnitz	59·0
Böhm.-Leipa	51·5
Bösig	43·0
Čakovic	20·5
Chrasterhof	31·5
Ebersdorf-Markersdorf	55·5
Falkenau-Hillemühl	61·5
Franzensthal	55·0
Georgswalde-Ebersbach	67·0
Grund-Georgenthal	63·5
Habichtstein	48·5
Haida	55·0
Hainspach-Wölmsdorf	71·5
Hirschberg	46·5
Josefsthal-Kosmanos	36·5
Jungbunzlau	38·0
Klomin	20·5
Kreibitz-Teichstatt	62·0
Kuttenthal	31·5
Langenau	53·5
Liblic-Bišic	25·0
Měšic	20·5
Münchengrätz	40·0
Neratovic	20·5
Niedergrund	64·0
Nixdorf	72·5
Politz-Sandau	54·5
Rabstein	57·0
Rehdörfel	49·0
Röhrsdorf	56·5
Rumburg	65·0
Satalic	20·5
Schluckenau	68·0
Schönau	71·5
Schönfeld	60·5
Schönlinde	63·5
Steinschönau	77·0
Stranov-Krnsko	33·5
Straussnitz-Neustadtl	53·5
Svijan Podol	42·0
Tannenberg	59·0
Tetschen	46·0
Tetschen-Bodenbach- Landungsplatz	50·5
Turnau	44·5
Vrutic	28·0
Všetat-Přivor	24·5
Vysočan	18·0
Warnsdorf	65·0
Weisswasser	40·5
Woken	44·5
Zwickau i. B.	62·5
3. Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.	
Beraun	22·0
Blisowa	50·0
Chrast	36·0
Dobřichowitz	16·0
Furth i. W.	56·0
Görkau	42·5
Holoubkau	31·0
Hořowitz	27·0
Karlstein	19·0
Nürschan	43·0
Pilsen	39·0
Radnitz	41·0
Radotin	13·0
Řewnitz	19·0
Rokitzan	34·0
Staab	46·0
Stankau	48·0
Stupno-Břas	39·0
Taus	52·0
Zbirow	29·0
Zditz	24·0
4. Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.	
Einsiedl	71·5
Eisenbrod	54·5
Engenthal	58·5
Friedland i. B.	77·5
Habendorf	68·0
Kleinskal	52·0
Langenbruck	61·0
Liebenau	55·0
Liebstadtl	60·5
Nawarow	60·0
Raspenau-Liebwerda	75·5
Reichenberg	66·5
Reichenau	58·0
Seidenberg	81·0
Semil	59·0
Swarow	62·5
Tannwald-Schumburg	64·5
Weigsdorf	80·0

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
616	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Sand, in Säcken verpackt, der Pos. E—20 des Tarif-Theiles I, a) in offenen Wagen verladen, b) in gedeckt gebauten Wagen verladen	Triestinghof	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	a) 40 Heller b) 44 "	a) 30·0 b) 31·8 } Heller incl. Mgb.	a) 10·0 Heller b) 12·2 "	Im Kartirungswege		
617	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Toblach	Spittal a. D.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zur Instandhaltung des Gehweges vom Markte Spittal zum Bahnhofe bestimmt und an den „Markt-Verschönerungsverein in Spittal a. D." adressirt sein. Auf- und Abladen durch die Partei, bezw. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1897	Localtarif	55 Heller	30 Heller	25 Heller	Im Kartirungswege		
618	Südbahn-Gesellschaft	priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Barcs-Pakráczer Eisenbahn, ferner der Localbahnen Györ-Veszprém-Dombovár und Szent Lörincz-Slatina-Našic	a) Holz der Classe C und des Specialtarifes 2 b) Eichenholzextract in tropfbar flüssigem Zustande	Noskovci transit (von Stationen der Localbahn Belišce-Noskovci)	Wien St.E.G. und Wien (Matzleinsdorf)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Localtarife	Directe Frachtätze bestehen nicht	Ad a) 120 Heller Ad b) 139 Heller		Im Kartirungswege		Die Sendungen sind in Noskovci durch die Partei auf eigene Kosten umzuladen
619	Südbahn-Gesellschaft	k.k. Oesterr. Staatsbahnen / kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Presshefe, bei Beförderung als Eilgut, in Gefässen von höchstens 50 kg pro Stück	Meidling Wöllersdorf Weissenbach a. d. Triesting	Pécs		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Besteht kein directer Tarif		572 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer 84 96 Heller inclus. Mgb.		Im Kartirungswege		
620	Oesterr. Nordwestbahn	St.E.G.	Mauer- und Dachziegel	Böhm.-Skalitz	Nachod	Bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahnverband	10·8 kr.	9·5 kr.	1·3 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg			
621	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Olmütz transit für Transporte, welche von der Station Dittersdorf der Mährisch-Schlesischen Centralbahn stammen	Reichenberg trs. für Stationen der kgl. Sächs. Staatsbahnen östlich von Bautzen in der Richtung gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ebersbach, excl. der Stationen Alt-Warnsdorf, Warnsdorf und Ebersbach	Unter Aufrechthaltung der für Holztransporte bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Local-, bezw. Verbandtarife		Mark 0·76		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende März 1898 geltend zu machen	Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungsvorschrift „via Olmütz" tragen
					Bodenbach/Tetschen transit für Deutschland					0·84				
					Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz			Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		0·84 *)				
					Schönpriesen-Umschlag					0·79 *)				
					Dresden-Elbkai					1·09				
				Karlsthal	Bodenbach St.E.G. } Tetschen Oe.N.W.B. } transit für Deutschland bestimmt			Local-, bezw. Verbandtarife		1·16		Im Kartirungswege		
				Freudenthal						1·12				
				Würbenthal						1·16				
				Olbersdorf						1·08				
				Karlsthal					Mark 1·16	1·11	Mark 0·05	Im Rückvergütungswege	Siehe Anmerkung**)	
				Freudenthal					1·12	1·07	0·05			
				Würbenthal					1·16	1·11	0·05			
				Olbersdorf					1 08	1·03	0·05			
				Karlsthal	Reichenberg transit für Stationen der kgl. Sächs. Staatsbahnen östlich von Bautzen gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ebersbach, excl. der Stationen Alt-Warnsdorf, Warnsdorf und Ebersbach			Local-, bezw. Verbandtarife		1·08		Im Kartirungswege		
				Freudenthal						1·05				
				Würbenthal						1·11				
				Olbersdorf						0·89				
				Römerstadt						1·20				
				Karlsthal					1·08	1·03	0·05	Im Rückvergütungswege	Siehe Anmerkung**)	
				Freudenthal					1·05	1·00	0·05			
				Würbenthal					1·11	1·06	0·05			
				Olbersdorf					0·89	0·84	0·05			
				Römerstadt					1·20	1·15	0·05			
				Zdiretz-Kreuzberg	Tetschen transit für Deutschland bestimmt			Localtarif		0·58		Im Rückvergütungswege	Siehe Anmerkung**)	
				Hlinsko						0·61				
				Skutsch						0·60				
				Zdiretz-Kreuzberg	Reichenberg transit für Deutschland bestimmt					0·52				
				Hlinsko						0·49				
				Skutsch						0·46				

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten. Dieselbe beträgt:
a) bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag . . . . 10 } Pfennig für 100 kg
b) bei Aussig-Landungsplatz . . . . 9·5 }

**) Anmerkung: Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungsansprüche sind spätestens bis Ende März 1898 geltend zu machen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
622	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk, gebrannt und ungelöscht	Mannersdorf (L.B.)	Simmering (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	15·2 kr.	11·5 kr.	3·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
623	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Zieditz	Erdberger Gaswerk	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	67·7 kr.		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen an das Gaswerk Erdberg adressirt sein
624	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, gewöhnliche, Kaolin, auch Porzellanerde, Chinaklay, Pfeifenerde, lose oder in Säcken verpackt, ferner Chamottesteine, Chamotteziegel und Chamottemörtel	Michelob, Station der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn oder umgekehrt	Schramberg, Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen oder umgekehrt	Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 33 des Tarif-Theiles II, Heft 7, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Vom 1. März 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 7, vom 1. October 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Es besteht kein directer Frachtsatz ?		1·58 Mark	Im Kartirungswege		
625	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgut, insofern die directe Abfertigung auf Grund der in der 8. Rubrik angeführten Tarife zulässig ist	Pozsony dynamitgyár oder umgekehrt	Allen in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifen aufgenommenen Stationen der Französischen Ostbahnen oder umgekehrt	Bei Einhaltung der Bestimmungen der in der 8. Rubrik angeführten Tarife	Vom 15. März 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II a, 2. Heft, vom 15. November 1890, Tarif-Theil II b vom 1. Juni 1890 und Tarif-Theil V vom 1. Februar 1890 des Oesterreichisch-Ungarisch Französischen Eisenbahnverbandes		Die in den in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifen für den Verkehr mit der Station Pozsony vorgesehenen Frachtsätze für Eil-, bezw. Frachtgüter		Im Kartirungswege		Die Auf- und Abgabe in Pozsony dynamitgyár ist auf Sendungen beschränkt, welche von der Dynamitfabrik der Actiengesellschaft „Dynamit Nobel" aufgegeben werden oder unter der Adresse dieser Firma ankommen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
626	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Milch (exclusive condensirte Milch)	Stationen der Strecken: Oswięcim—Wieliczka—Słotwina	Krakau	Bei Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A	für ermässigtes Eilgut	der Classe II	Verschieden	Im Kartirungswege		In die vorliegende Publication sind die in den Verordnungsblättern Nr. 149 ex 1896 sub Post 2744, Nr. 3 ex 1897 sub Post 168 und Nr. 13 ex 1897 sub Post 462 publicirten ermässigten Frachtsätze einbezogen worden
				Radymno—Dębica und Stryzów a. W.—Rzeszów	Rzeszów									
				Jaroslau—Dobromil und Mosciska—Przemysl	Przemysl									
				Sadowa Wisznia—Ozydów und Szczerzec, Wybranówka (Lemberg)	Lemberg									
				Ferner von den Stationen: Tarnów, Dębica, Rzeszów, Przeworsk	Krakau									
				Przeworsk Kniaze	Lemberg									
				Saybusch-Zabłocie	Chabówka									
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Krakau	Nach Stationen der Strecken: Oswięcim—Wieliczka—Słotwina	in jedem Gewichte			der Classe II	des Ausnahmetarifes X				
				Rzeszow	Radymno—Dębica und Stryzow a. W.—Rzeszów									
				Przemysl	Jaroslau—Dobromil und Mosciska—Przemysl									
				Lemberg	Sadowa Wisznia—Ozydów und Szczerzec, Wybranówka (Lemberg)									
				Ferner von: Krakau	Nach den Stationen: Tarnów, Dębica, Rzeszów, Przeworsk									
				Lemberg	Przeworsk Kniaze									
				Chabówka	Saybusch-Zabłocie									

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
627	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	1. Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, dann Schwefelsäure-Abfallwasser in Cisternen- (Reservoir-) Wagen oder in Körben verwahrten Glasballons, Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt); 2. leere, gebrauchte Petroleum- oder sonstige Mineralöl-Fässer (auch eiserne)	Krechowice	Bludenz	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Petroleum etc. im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbande, Tarif, Theil I, vom 1. März 1896. Bei Sendungen der unter 1. genannten Artikel: Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Vom 1. März 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband	Im Ausnahmetarife Nr. 25 bestehen für den Verkehr ab galizischen Stationen noch keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. 150		Im Kartirungswege		
					Bregenz					154				
					Buchs					153				
					Feldkirch					152				
					Lindau B.St.B. u. k.k.Oe.St.B.					154				
					St. Margrethen					155				
				Stróże	Bludenz					122				
					Bregenz					127				
					Buchs					125				
					Feldkirch					124				
					Lindau B.St.B. u. k.k.Oe.St.B.					127				
					St. Margrethen					127				
				Wola-Łużańska	Bludenz					123				
					Bregenz					128				
					Buchs					126				
					Feldkirch					125				
					Lindau B.St.B. u. k.k.Oe.St.B.					128				
					St. Margrethen					128				
628	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Budweis	St. Gallen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 1. März 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1897	Theil II, 1. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888	450 Centimes	399 Centimes	51 Centimes	Im Kartirungswege		
			Bierfässer, leer zurückgehend, a) in Bierspecialwagen verladen	St. Gallen	Budweis	ad a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 1000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Besteht keiner	202 Centimes				
			b) nicht in Bierspecialwagen verladen			ad b) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, mindestens jedoch bei Frachtzahlung für ein Gewicht von 20 kg			328 Centimes	304 Centimes	24 Centimes			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
629	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erdfarben der Pos. E—22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zliv	Krakau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 28. Februar 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II — Heft 2 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) 183 b) 89		Im Kartirungswege		
					Lemberg					a) 286 b) 138				
					Czernowitz					a) 338 b) 164				
630	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stroh	Unzmarkt (auch transit) und den übrigen in Steiermark gelegenen Stationen der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Thomathal, Tamsweg, Maria-Pfarr, Mauterndorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 3000 kg	Vom 1. März 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1897	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent	Im Kartirungswege		

Die Begünstigung gilt auf die Zeit von Anfangs October des einen Jahres bis Ende Mai des nächstfolgenden Jahres und kommt unter der Bedingung zur Anwendung, dass die betreffende Sendung an eine Gemeinde des Herzogthums Salzburg adressirt und mit einem noch nach folgendem Formulare in allen seinen Theilen genau ausgefertigten, von der betreffenden k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigten Cumulativ-Bestellzettel aufgegeben wird. Auch müssen die Sendungen — wie dies übrigens schon im Cumulativ-Bestellzettel zum Ausdrucke gebracht erscheint — vom Bahnhofe der Bestimmungsstation mittelst Strassenfahrzeuges abgestreift werden.

Formulare.

Cumulativ-Bestellzettel.

Das gefertigte Gemeindeamt in . . . . bestellt in . . . . für den Bedarf der nachbenannten Gemeindeangehörigen folgende Quantitäten Stroh:

Vor- und Zuname des Gemeindeangehörigen	Quantum in kg
Zusammen . . .	

Dieses Gesammtquantum wird in der Station . . . . unter der Adresse des gefertigten Gemeindeamtes nach der Station . . . . aufgegeben und in der letztgenannten Station mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Das Aufladen der Sendung wird vom Absender, das Abladen derselben hingegen vom Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist bewirkt.

Das Gemeindeamt verpflichtet sich gleichzeitig, das bezogene Quantum Stroh nur an die genannten Gemeindeangehörigen zur Verwendung im eigenen Wirthschaftsbetriebe abzugeben.

Gemeindeamt . . . ., den . . . . 189 . .

L. S. Unterschrift:

Die gefertigte k. k. Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass das vorbezifferte Quantum Stroh zur Verwendung durch die genannten Gemeindeangehörigen bestimmt und dem Wirthschaftsbetriebe derselben angemessen ist, daher hiefür die von den k. k. Staatsbahnen, bezw. der Murthalbahn für Gemeinden im Herzogthume Salzburg bewilligte Frachtermässigung Anwendung finden kann.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . ., den . . . . 189 . .

L. S. Unterschrift.

Anmerkung: Der Cumulativ-Bestellzettel darf über kein grösseres Quantum als eine Wagenladung lauten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
631	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Knochenfett	Stockerau, Station der Oesterr. Nordwestbahn	Landshut, Station der Bayer. Staats-Eisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung hiefür pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. März 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr, Tarifheft V vom 20. August 1880	Es besteht kein directer Frachtsatz	223 Markpfennig		Im Kartirungswege		Die Gebühren für bahnseitige Arbeitsleistungen bei der zollamtlichen Untersuchung sind in dem Frachtsatze nicht enthalten
				und umgekehrt										
632	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalkstein der Pos. 8-58 der Waarenclassification	Der currenten Strecke zwischen Karlstein und Beraun	Beraun loco Karlstein loco Karlstein transit für Sendungen nach Smichow und darüber hinaus Königshof (Geleiseanlage)*) Beraun transit und zwar: a) für Smichow und darüber b) für Holoubkau und darüber c) für Rakonitz d) im Uebrigen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	Kreuzer ö. W. 4·0 4·0 2·0 4·5 2·0 3·0 3·0 4·0		Im Kartirungswege		*) In der, der Böhmischen Montangesellschaft gehörigen Geleiseanlage Königshof, nächst der lediglich für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Haltestelle Königshof, können nur Frachtgüter von der genannten Gesellschaft aufgegeben, bezw. bezogen werden
633	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	a) Drainröhren. b) Ziegel der Pos. Z-1 der allgemeinen Güterclassification	Frättingsdorf	Hetzmannsdorf-Wullersdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung ad a: für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad b: mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife		ad a: 28·2 Kreuzer ad b: 24·— Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Aufladen der Drainröhren, sowie das Auf- und Abladen der Ziegel hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
				via Grussbach-Schönau (St.E.G.) – Znaim										

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. **Wien, 27. Februar 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 19. Februar 1897,*) betreffend die Erlassung des Statutes für den dem Eisenbahnministerium beigegebenen Staatseisenbahnrath.

Das nachfolgende, mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigte Statut für den dem Eisenbahnministerium auf Grund des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern (Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16) beigegebenen Staatseisenbahnrath wird hiemit kungemacht.

Guttenberg m. p.

Statut für den Staatseisenbahnrath.

Grundsätzliche Stellung des Staatseisenbahnrathes.

§ 1.

Auf Grund des § 11 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern (Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16) wird zur Begutachtung allgemeiner volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahnverkehrswesens dem Eisenbahnministerium ein Staatseisenbahnrath beigegeben.

Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes.

§ 2.

Der Staatseisenbahnrath besteht aus dem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und achtzig Mitgliedern, welche, sowie deren Ersatzmänner, vom Eisenbahnminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden.

Von denselben werden

a) zehn Mitglieder vom Eisenbahnminister nach freiem Ermessen ausgewählt und elf Mitglieder in der Weise ernannt, dass der Handelsminister und der Finanzminister je vier, der Ackerbauminister zwei und der Reichs-Kriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet,
b) sechsunddreissig Mitglieder über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammern,
c) siebzehn Mitglieder über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen und
d) sechs Mitglieder über Vorschlag von montanistischen Fachvereinen ernannt.

Von den nach lit. b) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt auf die einzelnen Handels- und Gewerbekammern nachstehende Anzahl: Wien drei, Brünn, Krakau, Lemberg, Prag und Triest je zwei, Graz,

*) Enthalten in dem am 25. Februar 1897 ausgegebenen XVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 59.

Czernowitz, Brody, Reichenberg, Eger, Budweis, Pilsen, Olmütz, Troppau, Linz, Salzburg, Innsbruck, Feldkirch, Bozen, Rovereto, Klagenfurt, Leoben, Görz, Laibach, Rovigno, Zara, Spalato, Ragusa je eins.

Von den nach lit. c) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt je eines auf die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaften in Wien, Graz, Krakau und Lemberg, auf den Landesculturrath für Böhmen zwei (und zwar je eines auf die böhmische Section und auf die deutsche Section), dann je eines auf den Landesculturrath für Oberösterreich und auf den Landesculturrath für Istrien, sowie auf den Verein für Landescultur im Herzogthume Bukowina in Czernowitz, auf den Landesculturrath für Tirol zwei (und zwar je eines auf die Section I und auf die Section II), ferner je eines auf den landwirthschaftlichen Verein in Vorarlberg, auf die k. k. mährisch-schlesische Gesellschaft für Ackerbau-, Natur- und Landeskunde in Brünn und die österreichisch-schlesische Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft in Troppau, sowie gruppenweise auf die k. k. Landwirthschafts-, respective Ackerbau-Gesellschaften in

Linz, Salzburg . . . . zusammen 1,
Klagenfurt, Laibach . . . . . „ 1,
Görz, Triest . . . . „ 1.

Von den nach lit. d) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt je eines auf den Verein der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Oesterreich, auf den Montanverein für Böhmen, auf den Verein für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen in Teplitz, auf den berg- und hüttenmännischen Verein in Mährisch-Ostrau, auf den berg- und hüttenmännischen Verein für Steiermark und Kärnten und auf den Naphtha-Landesverein in Galizien.

Die Bestellung von Ersatzmännern für die in lit. a) bezeichneten Mitglieder erfolgt in derselben Weise wie die Ernennung der letzteren.

Für die in lit. b), c) und d) bezeichneten Mitglieder sind bei Erstattung des Vorschlages gleichzeitig Ersatzmänner namhaft zu machen.

Zur Ernennung in den Staatseisenbahnrath sind von den berufenen Körperschaften und Vereinen nur solche Persönlichkeiten vorzuschlagen, welche denselben als Mitglieder angehören.

Wirkungskreis des Staatseisenbahnrathes.

§ 3.

Der Staatseisenbahnrath ist berufen und verflichtet, sein Gutachten über wichtigere, in den vorbehaltenen Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums gehörige, die Interessen des Handels, der Industrie, der Land- und und Forstwirthschaft, sowie des Bergbaues berührende allgemeine Fragen des Personen- und Güterverkehres auf den bestehenden Staats- und Privatbahnen abzugeben.

Insoweit es sich um Staatsbahnlinien handelt, sind dem Staatseisenbahnrathe zur gutächtlichen Aeusserung vorzulegen:

a) Die der Genehmigung des Eisenbahnministeriums vorbehaltenen Grundzüge der Sommer- und Winterfahrordnung.
b) Die Einführung neuer Normaltarife für Personen und Güter.
c) Allgemeine Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen, insoweit es sich nicht um technische Bestimmungen handelt, dann der allgemeinen Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmsverhältnisse betreffen.
d) Die Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten.

Der Staatseisenbahnrath kann in Angelegenheiten seines Wirkungskreises auch Anfragen und Anträge stellen.

Einberufung und Sitzungen des Staatseisenbahnrathes.

§ 4.

Der Staatseisenbahnrath wird von dem Eisenbahnminister nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahr und im Herbst, zu einer Sitzung einberufen.

Der Staatseisenbahnrath kann entweder für die ganze Dauer seiner Function oder von Fall zu Fall aus seinen Mitgliedern Ausschüsse wählen, welche berufen sind, die zur Berathung im Staatseisenbahnrathe bestimmten Gegenstände zunächst einer Vorprüfung zu unterziehen, und welche zu diesem Zwecke von dem Eisenbahnminister in der Regel unmittelbar vor der Sitzung des Staatseisenbahnrathes einberufen werden.

Ueber Veranlassung des Vorsitzenden können zu den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes und seiner Ausschüsse auch Organe der Staatseisenbahn-Verwaltung und Sachverständige aus Interessentenkreisen beigezogen werden; zu den Berathungen der Ausschüsse können, wenn Angelegenheiten von Privateisenbahnen zur Verhandlung kommen, die betreffenden Verwaltungen vom Vorsitzenden nach seinem Ermessen von Fall zu Fall eingeladen werden, Vertreter zu entsenden.

Der Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes steht dem Eisenbahnminister und, im Falle der Verhinderung desselben, dem von ihm aus dem Stande des Eisenbahnministeriums zu bestimmenden Stellvertreter zu.

Die Verhandlungen des Staatseisenbahnrathes finden in nicht öffentlichen Sitzungen und auf Grund einer vom Eisenbahnminister zu erlassenden Geschäftsordnung statt.

Die Gutachten des Staatseisenbahnrathes über die vorgelegten Fragen werden durch Abstimmung der anwesenden Mitglieder festgestellt.

Von der Mehrheit abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen.

Persönliche Erfordernisse der Mitgliedschaft, Erlöschen der Mitgliedschaft und Ergänzung des Staatseisenbahnrathes.

§ 5.

Sofern in den persönlichen Verhältnissen eines Mitgliedes des Staatseisenbahnrathes eine solche Aenderung eintritt, welche nach den Bestimmungen dieses Statutes (§ 2, letzter Absatz) oder nach den allgemeinen Grundsätzen für die Bekleidung öffentlicher Aemter seine Ernennung ausschliessen würde, hört dasselbe auf, Mitglied zu sein.

Im Falle die Stelle eines Mitgliedes vor Ablauf der dreijährigen Functionsdauer zur Erledigung gelangt, wird vom Eisenbahnminister der betreffende Ersatzmann für die restliche Functionsdauer zum Mitgliede ernannt und bezüglich der Ernennung eines neuen Ersatzmannes in der im § 2 bezeichneten Weise vorgegangen.

Dem Eisenbahnminister bleibt vorbehalten, in dem Falle, als einem Mitgliede die Ausübung seiner Function durch Krankheit oder sonstige in der Person desselben eingetretene Hinderungsgründe unmöglich gemacht oder erheblich erschwert würde, an Stelle desselben den Ersatzmann einzuberufen, eventuell im Falle dauernder solcher Verhinderung gleichfalls mit der Neuernennung vorzugehen.

Persönliche Stellung und Gebühren der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes.

§ 6.

Die Function der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes ist ein Ehrenamt, mit welchem eine Entlohnung nicht verbunden ist.

Die nicht in Wien domicilirenden Mitglieder erhalten für die Reise nach und von Wien, sowie für die Dauer der Sitzung täglich je acht Gulden Diäten, soweit dieselben nicht schon aus einem anderen Titel Diäten aus Staatscassen beziehen.

Auch erhalten dieselben behufs Theilnahme an den Sitzungen auf den im Staatsbetriebe befindlichen Linien freie Fahrt in beliebiger Wagenclasse für die Reise zu und von den Sitzungen.

Die durch Benützung anderer Verkehrsanstalten erwachsenen Reiseauslagen werden ihnen vergütet.

Beginn der Wirksamkeit des Statutes.

§ 7.

Das gegenwärtige Statut tritt mit 1. März 1897 in Kraft.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung eines provisorischen Schleppgeleises zum Bau des Gaswerkes im XI. Wiener Bezirke: Bauconsens.) Die Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines in km 0·2/3 der Schleppbahn zum Erdberger Gaswerke abzweigenden provisorischen Schleppgeleises zum Bauplatze des von der Gemeinde Wien zu errichtenden Centralgaswerkes im XI. Wiener Gemeindebezirke (Simmering) den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 2437/IV.]

— (Localbahn Kralup-Welwarn: Vergrösserung des Wächterhauses in der Ladestelle Volovic: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Vergrösserung des Wächterhauses in der Ladestelle Volovic der Localbahn Kralup-Welwarn der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2228/IV.]

Projectirte Localbahn Neutitschein-Stramberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Neutitschein vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Neutitschein nach Stramberg die Trassenrevision anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Gustav Nischelwitzer betraut. [E.-M.-Z. 2219/I.]

Projectirte Localbahn Wolframs-Teltsch. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Prag hinsichtlich des Detailprojectes der Localbahn Wolframs-Teltsch die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, sowie der Erörterung der Stationsfragen anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlungen, insoweit dieselben das mährische Verwaltungsgebiet betreffen, wurde der k. k. Statthaltereirath G. Nischelwitzer betraut. Hinsichtlich des böhmischen Verwaltungsgebietes wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula designirt. [E.-M.-Z. 2528/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Einstellung des Verkehres der Schlafwagen auf der Strecke Krakau—Podwołoczyska.) Die bisher bei den Schnellzügen Nr. 1 und 2 zwischen Krakau und Podwołoczyska rollenden Schlafwagen werden in der Zeit vom 15. Februar bis 31. Mai 1897 nicht verkehren.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 1. Februar 1897, Z. 80.959 ex 1896, dem Advocaten Dr. Paul Gutvill, Einwohner von Nyitra, für eine von der Station Pöstyén (Bad Pistyán) der Linie Galantha—Pöstyén—Zsolna (Sillein) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Krakován bis Verbó führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 4. Februar 1897, Z. 82.805 ex 1896, dem Papierfabrikanten Martin Copony und der Firma Brüder Schiel, Maschinenfabrikanten in Brassó (Kronstadt), und Consorten für eine von der Station Brassó-Bertolan der Linien Brassó—Zernest und Brassó-Bertolan—Hoszufalu der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Háromszéker Localbahnen abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Vidombák bis Feketehalom führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 4. Februar 1897, Z. 83.419 ex 1896, dem Budapester Einwohner Alexander Visnovsky für
   a) eine von der Station Ipoly-Szakállos der Localbahn Csata—Balassa-Gyarmat der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Szeteszásd, Deménd, Magyarád, Szántó, Bori, Csánk und die Gemarkung der Gemeinde Varsány in der Station Léva der Localbahn Párkány-Nána—Léva der kgl. Ungarischen Staatsbahnen;
   b) eine von der Station Léva der Linie a) aus diese über Dobó-Berekalja, Solymos, Zsember, Báth, Tót-Baka, Bakabánya, Uhliszka und die Gemarkung der Gemeinde Gyekés in der Station Selmeczbánya (Schemnitz) mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Garam-Berzencze—Selmeczbánya (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Garam-Berzencze—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen;
   c) eine von der Station Selmeczbánya der Linie b) aus diese über Banka, Hodrusbánya und die Gemarkung der Gemeinde Alsó-Hámor in der Station Zsarnicza mit der Linie Garam-Berzencze—Zsarnicza—Léva

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Linie Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota: Projectirte Erweiterung der Betriebssphäre.) Die Direction der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft ist bei den Oberbehörden um die Bewilligung eingeschritten, auch ausserhalb des hauptstädtischen Gebietes Strassen- und sonstige Bahnen erbauen, ferner den verfügbaren Ueberschuss des in ihrem Central-Stromerzeugungs-Etablissement producirten Stromes für gewerbliche Zwecke abgeben zu dürfen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Bevorstehende Investitionen.) Die Kosten der programmmässigen Investitionen der kgl. Ungar. Staatsbahnen, welche innerhalb von vier Jahren durchzuführen sind, sind mit circa 150,000.000 fl. berechnet. Als unbedingt nothwendig erscheint die den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Reconstruction theils durch Erweiterung, theils durch Umbau und in mehreren Fällen Neubau einer bedeutenden Anzahl Stationen, insbesondere der älteren jener Linien ursprünglich minderen Ranges, die durch Vermehrung der Anschlüsse nunmehr nahezu den Rang von Hauptbahnen erreicht haben; Vermehrung der Geleise, insbesondere in den Hauptstationen; eine ausgiebige Vermehrung des rollenden Materials im Allgemeinen, insbesondere Anschaffung von schweren Maschinen und Lastwagen von 15 t Tragfähigkeit, etc. Die bevorstehende Conversion der bestehenden Anleihen wird der Summe von 150,000.000 fl. nahekommen. Im Laufe des Jahres 1897 werden zu gedachten Zwecken circa 40,000.000 fl. erforderlich sein, deren 4percentige Verzinsung per 1,600.000 fl., ohne das laufende Einnahmenconto zu belasten, aus dem Dispositionsfonds bestritten werden wird.

Eisenbahn Sopron-Pozsony (Oedenburg-Pressburg). (Constituirende Generalversammlung.) Am 12. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Fürsten Nikolaus Eszterházy die constituirende Generalversammlung der Actionäre der concessionirten Eisenbahn Sopron-Pozsony (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 1) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über ihr bisheriges Gebahren im Interesse der Realisirung des Projectes zur Verlesung. Derselbe constatirt, dass der Bau der als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie mit Inbegriff der Flügelbahn Sércz—Szent-Margita mit 2,850.000 fl. bemessen ist, von welcher Summe ein Betrag von 200.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt; ferner, dass der Bau der Linie erst, und zwar in der einen Richtung bei der Station Vulka-Pordány der Eisenbahn Györ (Raab)—Sopron—Vulka-Pordány (Prodersdorf)—Ebenfurth und in der anderen bei der Station Ligetfalu der Localbahn Pozsony-Ligetfalu-Szombathely (Steinamanger) beginnt, nachdem bezüglich der Strecken Sopron—Vulka-Pordány und Ligetfalu—Pozsony der Abschluss von Péageverträgen erwirkt und vom kgl. ungarischen Handelsminister genehmigt wurde. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die bisherigen Concessionäre kgl. Rath Josef Haller und Mathias Laschober folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath, und wurde Fürst Nikolaus Eszterházy zum Präsidenten des Directionsrathes gewählt, welchem auch die Bürgermeister der Städte Pozsony, Kis-Márton (Eisenstadt) und Sopron (Taller, Laschober und Gebhardt) angehören.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate November 1896.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1896 folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November die Haltestelle Lissomitz zwischen den Stationen Ostaszewo und Mocker in Westpreussen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig, welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, schwerwiegenden Fahrzeugen und lebenden Thieren (einzelne Stücke in Käfigen ausgenommen) bleibt auch fernerhin ausgeschlossen; die Haltestelle Angern an der Bahnstrecke Magdeburg—Stendal im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, auch für den Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche eine directe Personenabfertigung besteht; der Haltepunkt Utzerath an der Bahnstrecke Andernach—Gerolstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken als Haltestelle für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr mit Ausschluss der Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen; der Bahnhof Geestemünde (Fischereihafen) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welcher von dem Stationsgebäude Geestemünde 2·8 km entfernt liegt und hauptsächlich dem Fischversandt dienen soll, als besondere Güterabfertigungsstelle, und können auf demselben Eil- und Frachtstückgut-, sowie Wagenladungssendungen mit directen Frachtbriefen aufgegeben und abgenommen werden; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, lebenden Thieren, Leichen und Sprengstoffsendungen ist ausgeschlossen; ferner der Haltepunkt Friedrichsfeld bei Wesel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen a. R., welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäckverkehr. Am 5. November der Haltepunkt Wessarken zwischen den Stationen Graudenz und Roggenhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, als Station für den Wagenladungs-, sowie Eil- und Frachtstückgutverkehr. Am 9. November die Haltestelle Grossneuhausen an der Bahnstrecke Straussfurt—Grossheringen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Wagenladungsgüterverkehr; die Abfertigung von Fahrzeuge, Leichen, Sprengstoffen und lebenden Thieren ist ausgeschlossen. Am 15. November der Haltepunkt Gross-Mochbern zwischen den Stationen Breslau Freiburger Bahnhof und Schmalz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; der Haltepunkt Quelle zwischen den Stationen Steinhagen und Brackwede im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Münster für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr; die Haltestelle Nimmersath zwischen den Stationen Ketschdorf und Merzdorf der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Wagenladungsgütern eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist auch fernerhin ausgeschlossen; auf der Station Osterode i. Ostpreussen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. eine Ueberladestelle für Wagenladungsgüter, welche auf dem Wasserwege zur Bahnverfrachtung ankommen oder zur Weiterbeförderung auf dem Wasserwege bestimmt sind; Ladungen der letztgedachten Art werden eisenbahnseitig nach der Ueberladestelle zur Entladung gestellt, wenn in den zugehörigen Frachtbriefen bereits vor Eingang in Osterode i. Ostpr. als Bestimmungsstation „Osterode i. Ostpr. Ueberladestelle am Drewenzsee" vorgeschrieben ist; für Ladungen, welche nach dieser Ueberladestelle zur Entladung gestellt werden oder welche von dieser Ueberladestelle herrühren, wird neben der tarifmässigen Fracht für Osterode i. Ostpr. eine Umschlagsgebühr von 1·50 Mk. für jeden Wagen erhoben; der Haltepunkt Vernawahlshausen zwischen den Stationen Bodenfelde und Uslar im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäckabfertigung findet nur nach diesem Haltepunkte statt; ferner die Station Adlershof-Glienicke zwischen den Stationen Nieder-Schöneweide-Johannisthal und Grünau im

Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche bisher dem Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Am 16. November der Bahnhof III. Cl. Gräben im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welcher bisher nur dem Güterverkehre diente, für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr.

b) In Sachsen: Am 1. November die Station Kappel an der Bahnstrecke Gössnitz—Glauchau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie der Haltepunkt Glossen bei Löbau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Güterverkehr.

c) In Bayern: Am 1. November die Haltestelle Hauptstuhl zwischen den Stationen Landstuhl und Bruchmühlbach der Pfälzischen Eisenbahnen, welche bisher nur dem Eil- und Stückgutverkehre diente, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen.

d) In Hessen: Am 1. November der Haltepunkt Hess.-Lichtenau Stadt zwischen den Stationen Fürstenhagen und Hess.-Lichtenau der Strecke Cassel—Waldkappel für den Personenverkehr.

e) In Elsass-Lothringen: Am 1. November der Haltepunkt Blotzheim an der Bahnlinie St. Ludwig — Mülhausen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäck-, Milch- und Expressgutverkehr.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Der Kreis Jerichow I beabsichtigt, zum Anschlusse an die schmalspurigen Kleinbahnlinien Magdeburgerforth—Gr.-Lübars, Burg—Ziesar und Burg—Gr.-Lübars schmalspurige Kleinbahnen von Gr.-Lübars über Loburg und Leitzkau nach Gommern und von dort über Büden nach Burg zu bauen.

Von der Firma Henning, Hartwich & Co. in Berlin ist die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahn von Thale über den Hexentanzplatz bis zur preussisch-braunschweigischen Landesgrenze bei Treseburg i. Br. in Aussicht genommen.

Der Unternehmer von Tippelskirch in Düsseldorf will die vollspurige, dem Personenverkehre dienende elektrische Kleinbahn von Grafenberg nach Rath bis Ratingen verlängern.

Der Kreis St. Goar plant den Bau einer Kleinbahn von Bacharach nach Rheinböllen oder Rheinböllerhütte.

Von dem Kreise Wehlau und von Interessenten der Kirchspiele Goldbach und Tapiau wird die Herstellung einer Kleinbahn vom Bahnhof Tapiau über Pomauden, Altenfelde, Irglacken und Pomedien bis zur Grenze des Landkreises Königsberg i. Pr. bei Willkühnen nebst einer Abzweigung von Tapiau nach Goldbach geplant.

Der Kreistag des Kreises Wittmund hat den Vorschlag des Kreisausschusses zum Bau einer Kleinbahn Wittmund-Aurich-Leer in Gemeinschaft mit den Kreisen Aurich und Leer einstimmig angenommen.

Preussen. (Beschaffung von Gepäcks- und Güterwagen.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin hat von dem Minister der öffentlichen Arbeiten den Auftrag erhalten, 300 Gepäcks- und 7247 Güterwagen zu beschaffen, und zwar 83 Personenzug-Gepäckswagen, 217 Güterzug-Gepäckswagen, 1960 bedeckte Güterwagen, 1700 Kohlenwagen, 1100 Coakswagen, 1780 offene Güterwagen, 200 Plattformwagen, 307 Kalkdeckelwagen und 200 bedeckte Viehwagen mit Bremse. Auf die einzelnen Directionsbezirke vertheilen sich die Wagen wie folgt: Altona 5 Gepäckswagen, Berlin 10 Gepäckswagen, Breslau 7 Gepäcks- und 1420 Güterwagen, Bromberg 20 Gepäcks- und 1010 Güterwagen, Cassel 28 Gepäcks- und 15 Güterwagen, Köln 40 Gepäcks- und 1140 Güterwagen, Danzig 5 Gepäckswagen, Elberfeld 5 Gepäckswagen, Erfurt 15 Gepäckswagen, Essen a. d. Ruhr 45 Gepäcks- und 1600 Güterwagen, Frankfurt a M 19 Gepäcks- und 20 Güterwagen, Halle a. d. S. 8 Gepäcks- und 30 Güterwagen, Hannover 960 Güterwagen, Kattowitz 25 Gepäcks- und 130 Güterwagen, Königsberg i. Pr. 2 Gepäckswagen, Magdeburg 13 Gepäcks- und 840 Güterwagen, Münster i. W. 10 Gepäcks- und 52 Güterwagen, Posen 13 Gepäckswagen und St. Johann-Saarbrücken 30 Gepäckswagen.

Württemberg. (Schnellzugs-Zuschlagskarten.) Während bisher Karten für den in Württemberg bestehenden Schnellzugszuschlag nur auf den Schnellzugs-Anhaltstationen selbst und auf einzelnen Stationen der Seitenbahnen ausgegeben worden sind, ist nunmehr die Einrichtung getroffen worden, dass Schnellzugs-Zuschlagskarten auf sämmtlichen württembergischen Eisenbahnstationen (mit Ausnahme der Haltepunkte) zur Ausgabe kommen.

Diese Einrichtung ermöglicht, dass die Zuschlagskarte für eine im Bereiche der württembergischen Verwaltung mittelst eines Schnellzuges zurückzulegende Strecke nach Wunsch des Reisenden auf jeder Ausgangsstation, auch wenn diese an einer von Schnellzügen nicht befahrenen Linie liegt, verabfolgt werden kann, und es soll durch die Ausgabe dieser Zuschlagskarten der Zukauf erst auf der Uebergangsstation, von welcher ab der Schnellzug benützt werden will, thunlichst eingeschränkt werden.

Inhaber von Rückfahrkarten, mit denen die Heimreise ebenfalls im Schnellzug zurückgelegt werden will, können die Zuschlagskarte für die betreffende Schnellzugstrecke gleichzeitig für die Hin- und Rückfahrt auf der Ausgangsstation lösen.

— (Beförderung von Hunden in Begleitung von Reisenden.) Der Tarif für die Beförderung von Personen auf den Württembergischen Staatseisenbahnen hat mit Wirkung vom 1. Jänner einen Zusatz erhalten, nach welchem der Inhaber einer Fahrkarte I. oder II. Classe, wenn er mit seinem Hund in einem Wagen III. Classe oder dem Gepäckswagen Platz nimmt — sofern dies nach der Verkehrsordnung überhaupt zugelassen wird — eine besondere Zahlung für den Hund nicht zu leisten hat. Die Bestimmung gilt sowohl für Fahrkarten zur einfachen Fahrt, als für Rückfahrkarten, Fahrscheinbücher, Monatskarten und Landeskarten.

Schweiz. (Regulativ über die periodische Prüfung der Behälter für den Transport verdichteter oder verflüssigter Gase.) Der schweizerische Bundesrath hat nach der „Z. d. V. D. E.-V." am 7. December 1896 ein Regulativ über die im Transportreglement der Schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vorgesehene periodische Prüfung der Behälter für verdichtete oder verflüssigte Gase provisorisch genehmigt.

Demzufolge wird diese Prüfung in der Materialprüfungsanstalt beim eidgenössischen Polytechnikum in Zürich vorgenommen. Die Besitzer von Behältern für den Transport von Sauerstoff, Wasserstoff und Leuchtgas, sowie für Kohlensäure, Stickoxidul und Ammoniak haben dieselben alle drei Jahre, die Besitzer von Behältern für Chlor, schwefelige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr franco an die genannte Anstalt einzuliefern und nach Vollzug der Prüfung daselbst wieder abholen zu lassen.

Frankreich. (Heilmann's elektrische Locomotive für Vollbahnbetrieb.) Der Chefelektriker der „Société alsacienne" in Paris, Ingenieur Heilmann, hat eine für Vollbahnbetrieb geeignete Locomotive erfunden, deren Leistungsfähigkeit derzeit in Amerika erprobt wird. Das Heilmann'sche System basirt auf dem Principe der Bewegung einer Dynamo- durch eine Dampfmaschine und der Bewegung eines Elektromotors, der die Räder dreht, durch die Dynamomaschine. Die nach dem Erfinder benannte neue Locomotive wiegt 120 t gegen höchstens 100 der bis heute üblichen und hat eine Zugkraft bis zu 300 t gegen 180 t der bisherigen, und zwar bei einer dauernden Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde. Sie ist auch mit ihren 1350 Pferdekräften über doppelt so stark als ihre Vorgängerin. Ihr äusserer Anblick ist ganz verschieden von den derzeit in Verwendung stehenden Locomotiven. Auf einem vorne und hinten von je acht mittelgrossen Rädern getragenen Gestell erhebt sich ein Bau, der in seiner geschlossenen, vorne zugespitzten Form einem modernen Panzerschiff nicht ganz unähnlich ist. Der Maschinist steht vorne und der Schornstein hinten, was gewiss eine zweckmässigere Anordnung ist als die umgekehrte. Die Vortheile des neuen Systems sind die vollständige Ausbalancirung der hin- und hergehenden Massen, die sonst bei einer hohen Geschwindigkeit gefährliche Erschütterungen verursachen, und das ökonomische Arbeiten der Dampfmaschine, die auch während der Haltezeiten arbeiten und dabei Accumulatoren für die Beleuchtung des Zuges und für vorübergehende Steigungen oder Geschwindigkeitserhöhungen laden kann. Trotz der bei den heutigen modernen Locomotiven wegfallenden Umformung von mechanischer Kraft in Elektricität und dieser rückwärts in mechanische Kraft, was einen Verlust von circa 12 pCt. bedingt, liefert die Heilmann-Locomotive mit derselben Kohlenmenge etwa das Dreifache der Leistungen. Eine gewöhnliche Locomotive mit einem Zuge von 20 Wagen verbrennt etwa 10 kg Kohlen auf das Kilometer, während die neue Maschine mit 6 kg nahezu das Doppelte an Zugkraft entwickelt. Dass die Maschine nicht schon in Europa zur Erprobung ihres praktischen Werthes zur Ausführung gelangte, ist durch die Kostenfrage motivirt; man will in Frankreich eben den Bericht über deren Erfolge in Amerika abwarten, bevor man sich zu den bedeutenden Herstellungskosten derselben entschliesst.

— (Projectirte Einführung automatischer Stationsanzeiger für Eisenbahnwaggons.) Die Direction der Pariser Ringbahn hat die probeweise Einführung eines neu erfundenen Apparates beschlossen, welcher im Innern der Eisenbahnwaggons automatisch die zu berührenden Stationen vor Einfahrt des Zuges in dieselben anzeigt. Wenn der Apparat sich bewähren sollte, ist die allgemeine Einführung desselben nicht nur auf der Ringbahn, sondern auch auf anderen Eisenbahn- und Tramwaylinien in Aussicht genommen.

— (Karte der Eisenbahn-, Telegraphen-, Telephon-, Schiffahrts- und Postlinien Frankreichs.) Im Auftrage der interessirten Ministerien wurde durch den Geographen Max Mabyre eine als officiell bezeichnete Karte Frankreichs ausgearbeitet, in welcher auf Basis amtlicher Daten sämmtliche Eisenbahn-, Telegraphen-, Telephon-, Schiffahrts- und Postlinien in acht Farben eingezeichnet sind. Diese Karte besteht aus vier selbstständigen, im Formate 80 × 65 cm gehaltenen Blättern, und zwar je eines für Nordwest, Nordost, Südwest und Südost; der Massstab ist 1 mm = 1 km. Diese den verschiedenen Dienstzweigen der Staatsverwaltung zum Amtsgebrauche vorgeschriebene Karte ist zum Preise von 3 Frcs. per Blatt auch im Buchhandel oder beim Verfasser Max Mabyre, Paris, rue des Saint-Pères Nr. 30, erhältlich.

Russland. (Eisenbahnprojecte.) Der kaiserl. russische Minister für öffentliche Arbeiten hat den Bau zweier neuer Eisenbahnlinien in Aussicht genommen, welche von besonderer Bedeutung für die südrussischen Gebiete sein werden. Die eine dieser Linien im Dongebiete wird die Gouvernements Kherson, Poltava, Kiew und Tzaritzine mit dem Kaspischen Meere verbinden, um diesen Landestheil mit Petroleum, Wolgafischen und Bodenerzeugnissen des Ostens einerseits, und andererseits diesen mit Industrie-Erzeugnissen des Westens zu versorgen. Die zweite dieser Linien, Millerow-Bahn genannt, wird von Longansk, dem Centralpunkte des Donetz-Kohlenbassins, ausgehend, dieses direct mit Kleinrussland und speciell mit dem Poltavagebiete verbinden, woselbst grosser Holzmangel herrscht und die noch vorhandenen Waldbestände kaum den Bedarf für Bauholz zu decken vermögen, daher auch bereits auf den Import angewiesen sind, welchen gleichfalls die projectirte Linie zu vermitteln berufen sein wird.

Serbien. (Ertheilung der Concession zur Anlage von Elektricitätswerken im Bereiche der unteren Donau.) Die kgl. serbische Regierung hat dem Maschinen-ingenieur Hugo Luther, Mitglied der Bauunternehmung am „Eisernen Thore", die Concession zur Anlage von Elektricitätswerken für maschinellen Betrieb mit Ausnützung der Donauwasserkraft der ausserhalb des regulirten Strombettes liegenden Cataracte am „Eisernen Thore" ertheilt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138 ex 1896).

Schiffahrt.

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1896.) Im Jahre 1896 wurden an der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze zur Verbesserung der Schiffahrt Bauten und Räumungsarbeiten in der Länge von 519 m um den Gesammtbetrag von 153.194 fl. 19 kr. ausgeführt. Hievon entfallen auf die Herstellung eines 519 m langen Umschlagsplatzes am linken Ufer unterhalb der Melniker Brücke sammt der Ausbaggerung der Fahrstrasse 59.660 fl. 32 kr., auf die Einlösung der Mühle NC. 34 in Unterbeřkovic 18.000 fl., auf die Einlösung der Mühle NC. 56 in Czalosic 15.000 fl., auf die Herstellung einer Verladerampe bei Wegstädl 4646 fl. 14 kr., auf Reparaturen der bestehenden Bauwerke an der ganzen Strecke 32.988 fl. 45 kr., auf die Baggerung des Flussbettes und die Beseitigung von Steinen aus der Schiffahrtsstrasse 21.699 fl. 18 kr., auf die Vermalung der Elbe 1200 fl.

Uferbahnhof am Pressburger Donauhafen und Donau-Umschlagstation der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Ausführungsmodus.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister im Sinne des Commissionsprotokolls, welches bei Anlass der Begehung des für die Anlage des Pressburger Winterhafens und der dortigen Donau-Umschlagstation in Aussicht genommenen Terrains verfasst und von ihm genehmigt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1896), bereits verschiedene Anordnungen bezüglich der Art und Weise der Ausführung dieser beiden im wechselseitigen Einklange herzustellenden Bauwerke getroffen. Das Terrain, welches den im sogenannten „Brenner-Arm" der Donau nächst der Franz Josef-Brücke herzustellenden 900 m langen und entsprechend breiten Hafen begrenzt, ist auf eine Höhe von 6 m über den normalen Wasserspiegel zu heben und das Plateau mit senkrechten Quaimauern herzustellen. In der mit den Stationen der Pressburger Bahnhöfe durch Geleise zu verbindenden Umschlagstation sind längs dem Hafenquai Magazine und Entrepots zu erbauen. Nachdem der Bau beider Werke mit möglichster Beschleunigung auszuführen ist, ist die Vornahme der entsprechenden Vorbereitungen sofort in Angriff zu nehmen.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Beleuchtung der Budapester Localschiffe mit elektrischem Lichte.) Im Sinne eines zwischen der Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und andererseits mit dem kgl. ungar. Handels- und dem Finanzminister abgeschlossenen Vertrages ist die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verpflichtet, die Localschiffe mit elektrischer Beleuchtung zu versehen. Die Gesellschaft hat nun beschlossen, zu diesem Behufe Accumulatoren zu verwenden, welche auf dem Stehschiffe des Altofner Landungsplatzes gespeist werden sollen.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Errichtung von Landungsstationen im Bereiche der unteren Donau.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft hat an die Regierungen der Uferstaaten ausserhalb der Landesgrenze mit Hinweis auf die internationalen Bestimmungen bezüglich der freien Schiffahrt im Bereiche der unteren Donau die Bitte gestellt, ihr ihren commerciellen und Verkehrsinteressen entsprechende Landungsplätze anzuweisen und die Errichtung von Schiffahrtsstationen zu genehmigen.

Landesverband der ungarischen Schiffer. (Wahl des Vorstandes.) Der Landesverband der ungarischen Schiffer hat in seiner am 28. Jänner abgehaltenen Plenarsitzung den Verbandsvorstand für das Jahr 1897 gewählt, und wurde der bisherige Obmann geheimer Rath Alexander Matlekovics neuerdings als Obmann, ferner ein Theil der bisherigen Vorstandsmitglieder in seiner Function bestätigt, sowie eine Anzahl Mitglieder neugewählt, unter diesen der Ackerbauminister Ignaz Darányi, der Staatssecretär Kvassay und der Budapester Bürgermeister Josef Markus. Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche bisher dem Vereine fern stand, ist diesmal gleichfalls in dem Gremium vertreten.

„Danubius", Schönichen-Hartmann vereinigte Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 8. Februar fand in Budapest die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Danubius"-Actiengesellschaft statt (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 41 ex 1896). Laut dem Directionsberichte betrug die vorjährige Production 3½ Millionen, während die Bestellungen für das laufende Jahr 2¼ Millionen Gulden repräsentiren. Die Jahresbilanz weist einen Gewinn von fl. 260.840·14 aus, von welchem Betrage nach Abzug der statutenmässigen Dotirungen fl. 210.000 zur Zahlung einer 7perc. Dividende, fl. 10.000 zur ausserordentlichen Dotirung des Reservefonds verwendet wurden, fl. 3765·95 wurden auf neue Rechnung vorgetragen. Die Generalversammlung acceptirte einstimmig die Anträge der Direction und wählte die Aufsichtsräthe wieder.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahn - Angelegenheiten. (Jahresliste pro 1897 für den Sprengel des mährisch-schlesischen Oberlandesgerichtes in Brünn.) In der Jahresliste pro 1897 sind 49 Sachverständige, das ist um einen mehr als im Vorjahre, verzeichnet. [E.-M.-Z. 1824/I.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes in Prag für Gesellschaftsfirmen wurde unter dem 24. December 1896 die Firma:

„Localbahn Postelberg-Laun"

mit dem Sitze in Prag eingetragen. Ferner erscheinen nachstehende Rechtsverhältnisse ersichtlich gemacht:

Diese Gesellschaft ist eine Actiengesellschaft, welche in Folge der A. h. Concessionsurkunde vom 18. September 1894, R.-G.-Bl. Nr. 211, auf den mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern, ddto. Wien, am 1. Juli 1896, Z. 20.860, auf Grund A. h. Ermächtigung genehmigten Statuten beruht und sich in der Generalversammlung am 5. December 1896 constituirt hat.

Diese Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die genannte Localbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder in Folge Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist die Erwerbung und der Betrieb der bereits fertig gestellten und im Betriebe befindlichen Localbahn von Postelberg nach Laun, sowie der Bau und Betrieb von und zu industriellen Etablissements führenden, von der Hauptlinie abzweigenden Flügel- oder Schleppbahnen, deren Errichtung von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt wird.

Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 467.200 fl. ö. W. (934.400 Kronen), zerlegt in 2336 Stück auf den Inhaber lautender Actien zu 200 fl. (400 Kronen) festgesetzt und besteht aus 1020 Stück Prioritätsactien im Gesammtbetrage von 204.000 fl. (408.000 Kronen) und aus 1316 Stück Stammactien im Betrage von 263.200 fl. (526.400 Kronen).

Das Verwaltungsrath der Gesellschaft, welcher der Vorstand der Gesellschaft im Sinne der Art. 227—241 H.-G.-B. ist, besteht aus sieben Mitgliedern, von denen zwei der Landesausschuss des Königreiches Böhmen für die Dauer der Garantieverpflichtung zu ernennen hat; die übrigen fünf Mitglieder sind von der Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre immer auf ein Jahr mit der Functionsdauer bis zur nächsten Generalversammlung zu wählen.

Die Firma der Gesellschaft wird collectiv in der Weise gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn Postelberg-Laun" zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes ihre Namen eigenhändig beisetzen.

Der Verwaltungsrath besteht aus den vom Landesausschusse ernannten Verwaltungsrathsmitgliedern: Adalbert Grafen Schönborn, Landesausschussbeisitzer in Prag, Franz Jahoda, Director der Eisenbahnabtheilung des kgl. böhmischen Landesausschusses in Prag.

In der constituirenden Generalversammlung der Actiengesellschaft am 5. December 1896 wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt: Se. Durchlaucht Fürst Adolf Josef zu Schwarzenberg, Josef Maschat, fürstl. Schwarzenberg'scher Domainendirector in Postelberg, Dr. Sigmund Kopperl, Advocat in Postelberg, Dr. Peter Hilbert, Advocat in Laun, Adalbert Saitz, Landwirth in Postelberg.

Sämmtliche Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen Seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Prager Zeitung".

Ausserdem können dieselben noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrath hiezu bestimmen wird. [E.-M.-Z. 2245/I.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Radreifenbrüche im Jahre 1894.) Zu der von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen herausgegebenen Radreifenbruchstatistik, umfassend Brüche und Anbrüche an Radreifen und Vollrädern für das Rechnungsjahr 1894, sind von 79 Bahnverwaltungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Radreifen und Vollräder, bezw. über die an denselben vorgekommenen Brüche und Anbrüche Aufschreibungen geliefert worden.

In dem Berichtsjahre betrug die Gesammtzahl der an den sämmtlichen Betriebsmitteln vorhandenen Radreifen und Vollräder 2,672.291 (gegen 2,616.060 im Vorjahre) und die Zahl der entdeckten Brüche 2447 (2468) und der Anbrüche 3279 (4240), bezw. der Schäden überhaupt 5726 (6708), d. i. in Percenten des Bestandes 0·21 (0·26).

Zur Aufschreibung gelangten an 2,299.209 (2,242.632) Radreifen (für sämmtliche Betriebsmittel) 2401 (2381) Brüche und 1591 (2065) Anbrüche, zusammen 3992 (4446) Schäden, d. i. 0·17 (0·20) pCt. des Bestandes; hievon entfallen auf:

1. 165·838 (162.511) Locomotivradreifen 144 (154) Brüche und 74 (96) Anbrüche, zusammen 218 (250) Schäden oder 0·13 (0·15) pCt. des Bestandes;
2. 117.751 (116.130) Tenderradreifen 126 (211) Brüche und 137 (216) Anbrüche, zusammen 263 (427) Schäden oder 0·22 (0·37) pCt. des Bestandes und
3. 2,015.620 (1,963.991) Wagenradreifen 2131 (2016) Brüche und 1380 (1753) Anbrüche, zusammen 3511 (3769) Schäden oder 0·17 (0·19) pCt. des Bestandes.

Nach Vereinsgebieten geordnet, entfallen auf: A. Deutsche Eisenbahnen 1,359.596 (1,330.544) Wagenradreifen mit 1667 (866) Brüchen und 799 (692) Anbrüchen, zusammen 2466 (1558) Schäden = 0·18 (0·12) pCt. des Bestandes. B. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen 483.506 (463.829) Wagenradreifen mit 389 (961) Brüchen und 533 (990) Anbrüchen, zusammen 922 (1951) Schäden = 0·19 (0·42) pCt. des Bestandes. C. Andere Vereinsbahnen 172.518 (169.618) Wagenradreifen mit 75 (189) Brüchen und 48 (71) Anbrüchen, zusammen 123 (260) Schäden = 0·07 (0·15) pCt. des Bestandes.

In dem Berichtsjahre wurden an den vorhandenen 373·082 (373.428) Vollrädern 46 (87) Brüche und 1688 (2175) Anbrüche, zusammen 1734 (2262) Schäden = 0·46 (0·60) pCt. des Bestandes entdeckt, welche auf die vorhandenen 372.960 (373.282) Wagenvollräder entfallen, da an den Vollrädern der Locomotiven und Tender weder Brüche noch Anbrüche zur Aufschreibung gelangten. Nach Vereinsgebieten geordnet, entfallen auf: A. Deutsche Eisenbahnen 181.907 (183.974) Wagenvollräder mit 9 (15) Brüchen und 234 (227) Anbrüchen, zusammen 243 (242) Schäden = 0·13 (0·13) pCt. des Bestandes. B. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen 187.369 (185.495) Wagenvollräder mit 37 (72) Brüchen und 1427 (1885) Anbrüchen, zusammen 1464 (1957) Schäden = 0·78 (1·06) pCt. des Bestandes. C. Andere Vereinsbahnen 3684 (3813) Wagenvollräder mit 27 (63) Anbrüchen = 0·74 (1·65) pCt. des Bestandes.

Die eigenen Betriebsmittel der sämmtlichen Vereinsbahnen haben geleistet im eigenen und fremden Betriebe 16.505,623.531 Achskilometer (gegen 16.016,876.887 Achskilometer im Vorjahre); hievon entfallen auf: 1. Locomotiven 2.536,530.293 (2.461,067.621) Achskilometer, 2. Tender 1.933,485.926 (1.881,266.908) Achskilometer und 3. Wagen 12.035.617.312 Achskilometer (gegen 11.674.542.358 Achskilometer im Vorjahre). Im Berichtsjahre sind 3402 eigene Radreifen und Vollräder (gegen 5509) im Vorjahre) im eigenen und fremden Betriebe schadhaft geworden, die sich wie folgt vertheilen: 1. Locomotiven 218 (250), 2. Tender 263 (427) und 3. Wagen 2921, bezw. im Vorjahre 4832.

Nach Vereinsgebieten geordnet, entfallen von den von eigenen Wagen im eigenen und fremden Betriebe geleisteten Achskilometern auf: A. Deutsche Eisenbahnen 4.122,458.742 Achskilometer mit 385 schadhaft gewordenen Radreifen und Vollrädern (gegen 4.049,234.382 Achskilometer mit 601 schadhaft gewordenen Radreifen und Vollrädern im Vorjahre). B. Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen 6.516,065.649 (6.243,232.027) Achskilometer mit 2386 (3908) schadhaft gewordenen eigenen Radreifen und Vollrädern; C. Andere Vereinsbahnen 1.397.082.921 (1.382.075.949) Achskilometer mit 150 (323) schadhaft gewordenen eigenen Radreifen und Vollrädern.

Im Berichtsjahre sind verursacht:

a) durch Schäden an Radreifen 31 (21) Entgleisungen und 124 (170) Verspätungen,
b) durch Schäden an Vollrädern 7 (19) Entgleisungen und 12 (5) Verspätungen.

Von sämmtlichen im Rechnungsjahre vorgekommenen Entgleisungen sind auf Brüche zurückzuführen

a) bei Radreifen 3·2 (2·1) pCt.,
b) bei Vollrädern 0·7 (1·9) pCt.,

während die vorgekommenen Schäden Betriebsstörungen veranlasst haben, und zwar

a) bei Radreifen 3·8 (4·2) pCt. und
b) bei Vollrädern 1·1 (1·1) pCt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Verlosungen.

Am 30. December 1896:

Szamosthal-Eisenbahngesellschaft. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 31. December 1896:

Lemberg-Belzec- (Tomaszow-) Eisenbahn. (Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 13. Jänner:

Leutschauthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 15. Jänner:

Marmaroser Salzbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 16. Jänner:

Késmárk-Szepes-Belaer Vicinalbahn (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Februar:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1872 [convertirt in 4 pCt. Prioritäten] (Rückzahlung ab 1. Mai).

Leoben-Vordernberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).
Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Am 5. Februar:

Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3pCt. Prioritäten [Serie A, Ergänzungsnetz] Rückzahlung ab 1. März).
Mühlkreisbahn-Gesellschaft. Prioritätsactien; börsemässiger Rückkauf einer Anzahl Actien zum Zwecke der Amortisation für das Jahr 1896.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Actien, ab 20. Jänner.

Rückzahlungen.

Ab 2. März:

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891 (verlost am 1. September 1896).
Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Em. (verlost am 1. September 1896).
Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 3pCt Prioritäten (verlost am 5. Februar).

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. März:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Böhmische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnschuldscheine. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Em. 1886). Für fl. 200 Capital fl. 2.— ö. W.
Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, lit. A. fl. 4.97 2 Silber.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 3 pCt. Prioritäten. Frcs. 7.50.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten, I. Em. fl. 5.— Silber.

Ab 31. März:

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Oberingenieur Eduard Pichler Edlen von Deeben und den Ministerial-Vicesecretär Oskar Freiherrn von Psswald zu Ministerial-Secretären, dann die Ministerial-Concipisten Dr. Max Ritter von Pichler, Dr. Arnold Krasny, Dr. Theodor Zelinka, Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim und Dr. Franz Deschka, sowie den Secretär zweiter Classe der Oesterreichischen Staatsbahnen Dr. Max Freiherrn von Wimpffen zu Ministerial-Vicesecretären im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Oberingenieur Jakob Ritter von Mikuli zum Baurathe, dann die Ingenieure Wolfgang Freiherrn von Ferstel, Josef Fortwängler, Carl Rosner und Adolf Weisser zu Oberingenieuren im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Commissärsadjuncten der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Victor Linger zum Commissär der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Rechnungsrevidenten Franz Swoboda, dann den Oberrevidenten der Oesterreichischen Staatsbahnen Hans Eckschlager und den Official der Oesterreichischen Staatsbahnen Peter Pacholik zu Rechnungsräthen im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu dem vom 1. November 1895 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Petroleum und Rohbenzin (Petroleumnaphtha), sowie des Nachtrages II zum Anhange hiezu.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1897 gelangen die in der Ueberschrift bezeichneten Nachträge zur Einführung.

Der Tarifnachtrag II enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Die Aufnahme der Stationen Dziedit (K.F.N.B.), Stróże und Wola Łużańska (k. k. St.B.), sowie mehrerer Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.
III. Aenderung von Frachtsätzen für Amberg, Cham, Kempten, Memmingen und Neumarkt i. d. O.
IV. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April 1897.

Der Nachtrag II zum Anhange enthält die bezüglichen Coursdifferenzen, welche jedoch bis auf Weiteres nicht zur Anwendung gelangen.

Exemplare der beiden Nachträge II können ab 15. März 1897 durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von zusammen 0·30 Kronen per Stück bezogen werden.

Wien, am 24. Februar 1897. [136]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes Theil IV, Heft 2, Abth. B, vom 1. Jänner 1894.

Mit Bezug auf die Kundmachung in Nummer 8 dieses Blattes vom 21. Jänner 1897 wird bekannt gemacht, dass der Ausnahmetarif Theil IV, Heft Nr. 2, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres noch in Wirksamkeit verbleibt.

Wien, am 24. Februar 1897. [137]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr. Oesterreichischer Kohlenverkehr. Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr. Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Frachtberechnung.

Es wird zur Kenntniss gebracht, dass in denjenigen Fällen, in welchen die in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden derzeitigen directen Frachtsätze durch die Frachtsätze des mit 1. Jänner 1897 in Kraft getretenen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. von oberschlesischen Grubenstationen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. des vom 1. Jänner 1897 giltigen Localtarifes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unterboten werden, bis zur entsprechenden Regulirung jener directen Tarifsätze die sich ergebenden Frachtunterschiede im Reclamationswege vergütet werden. Für die Geltendmachung der Ansprüche auf diese Frachtunterschiede sind die Festsetzungen der Zusatzbestimmung VIII zu § 61 des Betriebsreglements massgebend.

Sind in einzelnen Relationen, für welche solche Frachtunterschiede resultiren, Frachtnachlässe gewährt, so werden diese Frachtnachlässe um die erwähnten Frachtunterschiede gekürzt und nur die restlichen Frachtnachlässe auf Grund der Bestimmungen der bezüglichen Frachtzugeständnisse nach Erfüllung der darin festgesetzten Bedingungen erstattet, wogegen die Frachtunterschiede zufolge der vorangeführten Tarifgrundlagen, wie vorstehend normirt, vergütet werden.

Wien, am 24. Februar 1897. [138]

Die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Pozsony-Dynamitgyár in die Tarife.

Im Verkehre zwischen der Station Pozsony-Dynamitgyár einerseits und den in den Tarifen, Theil II, Heft 1, 2 und 3, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichischen Stationen andererseits finden bis zur Durchführung im Tarifwege die in den genannten Tarifheften für die Station Pozsony enthaltenen Frachtsätze Anwendung. Die im oben angeführten Tarifhefte Theil II, Heft 3, für Pozsony-Dynamitgyár enthaltenen Frachtsätze sind als ungiltig zu streichen.

Die Station Pozsony-Dynamitgyár ist ausschliesslich für den Eil- und Frachtgüterverkehr der Dynamitfabrik der Actiengesellschaft Dynamit Nobel in Pozsony eingerichtet, doch ist die Aus- und Einladung von explosiven Gütern in dieser Station nicht gestattet, und kann daselbst blos die Aufgabe, bezw. Auslösung derselben stattfinden.

Wien, am 24. Februar 1897. [139]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe neuer Tarifnachträge.

Am 1. April 1897 treten die Nachträge VIII zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft. Sie enthalten ermässigte Frachtsätze für Marchegg, Stockerau und Wien nebst Vororten im Verkehre mit Westsachsen, sowie abgeänderte und neue Frachtsätze für Classengüter, die Artikel Kleie, Holz, Kalk und Glaubersalz, ausserdem Einbeziehung neuer Stationen, Aenderung von Stationsnamen und eine Berichtigung. Durch Nachtrag VIII zum Tarifheft 1 werden die Frachtsätze des

Ausnahmetarifes 17 a) und b) (Bäume und Sträucher) im Verkehre mit F l o r i d s d o r f mit dem 14. April 1897 aufgehoben.

Abdrücke der Nachträge können vom 16. März 1897 an durch die Verbandsstationen bezogen werden. Ueber die in Folge Aufhebung der vorbezeichneten Frachtsätze eintretenden Frachterhöhungen geben bis dahin die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Wien, am 24. Februar 1897. [140]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den direten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Aussig.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1897 tritt ein neuer Tarif für obigen Verkehr in Kraft, durch den der directe Tarif vom 15. Jänner 1893 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Teplitz, am 25. Februar 1897. [141]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1892. (Aufhebung desselben.) Durch Einführung des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Gütertarifes und des Nachtrages VIII zum Schlesisch-Süddeutschen Verbandsgütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. October 1896 ist der Ostpreussisch-Bayerische Gütertarif vom 1. Jänner 1892 nebst den dazu erschienenen Nachträgen, sowie den zugehörigen Leitungsvorschriften am 1. Jänner 1897 vollständig ausser Kraft getreten.

Einzelne seitherige preussische Verbandsstationen sind in den neuen Terif nicht mehr aufgenommen worden.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Leichentransporte nach Köln.) Leichentransporte nach Köln oder nach Köln Hauptbhf. sind zu den Entfernungen für Köln Eilgutabfertigung zu berechnen und auf Köln Hauptbhf. abzufertigen. Auf Seite 8 unter 1 des Tarifes ist entsprechender Vermerk anzubringen.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Eröffnung der Station Muldenhütten für den allgemeinen Güterverkehr.) Vom 15. Jänner ab ist die Station Muldenhütten, die bisher nur dem Verkehre der Muldener Hüttenwerke und einiger Privater diente, für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet worden.

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichtes oder wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind, sowie bahnlagernde Güter und Sprengstoffe (zugelassen sind jedoch solche Sendungen an die Muldener Hütten).
2. Fahrzeuge aller Art, die in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem oben angeführten Gütertarife bereits vorgesehen.

Die Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger auf Seite 5 des Nachtrages XXIII sind entsprechend abzuändern.

— (Stationsnamensänderung.) Vom 1. April ab erhält die Station C o n n e w i t z die Bezeichnung L e i p z i g-C o n n e w i t z.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895. (Ausnahmetarif Nr. 24 für Dachschiefer.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar ab ist für den Versandt von Dachschiefer ab Ludwigsstadt bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen ein Ausnahmetarif Nr. 24 zur Einführung gelangt.

Die Frachtsätze betragen:

Auf eine Entfernung von Kilometer	Mark für 100 kg	Auf eine Entfernung von Kilometer	Mark für 100 kg	Auf eine Entfernung von Kilometer	Mark für 100 kg
203	0·56	333—339	0·75	468—474	0·94
204—210	0·57	340—346	0·76	475—482	0·95
211—217	0·58	347—353	0·77	483—489	0·96
218—224	0·59	354—360	0·78	490—496	0·97
225—232	0·60	361—367	0·79	497—503	0·98
233—239	0·61	368—374	0·80	504—510	0·99
240—246	0·62	375—382	0·81	511—517	1·00
247—253	0·63	383—389	0·82	518—524	1·01
254—260	0·64	390—396	0·83	525—532	1·02
261—267	0·65	397—403	0·84	533—539	1·03
268—274	0·66	404—410	0·85	540—546	1·04
275—282	0·67	411—417	0·86	547—553	1·05
283—289	0·68	418—424	0·87	554—560	1·06
290—296	0·69	425—432	0·88	561—567	1·07
297—303	0·70	433—439	0·89	568—574	1·08
304—310	0·71	440—446	0·90	575—582	1·09
311—317	0·72	447—453	0·91	583—589	1·10
318—324	0·73	454—460	0·92	590—596	1·11
325—332	0·74	461—467	0·93	597—603	1·12

Deutscher Getreideverkehr mit den Niederlanden etc. (Neuer Ausfuhrtarif.) Am 15. Februar trat ein Ausfuhrtarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10.000 kg im Verkehr von Stationen der Directionsbezirke Berlin, Erfurt, Frankfurt a. M., Halle, Hannover, Magdeburg und Münster, und Bremen, Station der grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen, nach Stationen der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahn und der Niederländischen Central-Eisenbahn in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld, von welcher auch Abdrücke des Ausfuhrtarifes zum Preise von 95 Pfg. für das Stück zu beziehen sind.

Güterverkehr Preussen-Sachsen. (Ausnahmetarif für feuchte Stärke [auch für feuchte Schlammstärke].) Für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatsbahn andererseits ist am 15. Jänner der oben bezeichnete Ausnahmetarif in Kraft getreten. Derselbe findet für den Verkehr zwischen der Station R e i c h e n b e r g der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und den Stationen der vorgenannten Eisenbahn-Directionsbezirke unter den gleichen Bedingungen vom 10. Februar ab ebenfalls Anwendung.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Tarifirung von Frischfeuerschlacken.) Der im Schlesisch-Sächsischen Verbands-Gütertarife bestehende Ausnahmetarif Nr. 7 für Eisenerze und Schlacken zum Hochofenbetriebe wird mit sofortiger Giltigkeit auf den Artikel Frischfeuerschlacken ausgedehnt.

— (Nachtrag III.) Am 1. April tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser neuen Entfernungen und Frachtsätzen für einige neu aufgenommene Stationen die Aufnahme der Stationen der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau, sowie abgeänderte, erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für eine grössere Anzahl Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz. Ueber die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze gibt bis zur Ausgabe des Nachtrages III, welche später bekanntgegeben werden wird, das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau auf Anfrage nähere Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publicationsund Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
634	Südbahn-Gesellschaft		Schnittholz	Wörgl	Brixlegg loco	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei. Die Sendungen müssen in Brixlegg zur Abfuhr und Einlagerung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	18	10	8	Im Kartirungswege		
				Kundl					13	10	3			
									Francs per Tonne = 1000 kg					
635	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holzzellstoff (Cellulose)	Leoben Staatsbhf.	Pontebba transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und Abfertigung nach den Bestimmungen des Tarifes für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	11·90	11·46	0·44	Kartirung		*) Nur giltig für Sendungen nach Stationen der italienischen Gruppe VI des allgemeinen Instradirungs-Verzeichnisses
				Weissenbach-St. Gallen					15·16 12·86*)	11·46	3·70 1·40			
				St. Lorenzen k. k. Staatsb.					11·90	11·46	0·44			
				Knittelfeld					11·90	11·46	0·44			
				Zeltweg					11·90	11·46	0·44			
				Thalheim					11·72	11·46	0·26			
636	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Den Versandstationen der nachstehenden Tabelle	a) Wien-Nordbahnhof, Wien-Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlesee transito und Stadlau b) Wien-Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1250 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezüglich der Superrefactie bei **Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 8330 metrischen Tonnen (à 1000 kg)** siehe Bestimmung unten *) Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen; Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. März 1897 bis Ende December 1897	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1897, bezw. Tarif für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897, bezw., soweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

*) Wird innerhalb der Geltungsfrist des Zugeständnisses von einer der nachgenannten, mindestens 356 km östlich von Oswięcim gelegenen Versandtstationen mindestens ein Quantum von 8330 metrischen Tonnen (à 1000 kg) nach den begünstigten Empfangsstationen verfrachtet, so wird für die Sendungen von dieser Versandtstation aus den bezüglichen bei einem Minimalquantum von 1250 metrischen Tonnen (à 1000 kg) fixirten ermässigten Frachtsätzen eine Superrefactie von 2 kr. per 100 kg vergütet. Für Sendungen nach Jedlesee loco wird neben den ermässigten Frachtsätzen nach Jedlesee transito noch die im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn vorgesehene Manipulationsgebühr eingehoben. Von Seiten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen wurden zur Bildung der nachfolgenden directen ermässigten Frachtsätze lediglich deren tarifmässige Gebührenantheile zur Verfügung gestellt, weshalb die bezüglichen Minimalquantitäten für die Strecken dieser Verwaltung keine Geltung haben.

Versandt-Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz pro 100 kg in kr. ö. W.					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Alt-Sandec	Verschieden	85·0	80·4	80·9	Verschieden	4·1
Bednarów		120·0	115·4	115·9		4·1
Belz		107·0	102·4	102·9		4·1
Biecz		89·0	84·4	84·9		4·1
Bilcze Wolica		113·0	108·4	108·9		4·1
Bobowa		84·0	79·5	79·8		4·2
Bóbrka-Chlebowice		111·0	106·4	106·9		4·1
Bochnia		69·0	64·5	64·8		4·2
Bogoniowice-Ciężkowice		83·0	78·5	78·8		4·2
Boguchwała		89·0	84·4	84·9		4·1
Bogumiłowice		75·0	70·5	70·8		4·2
Bolechów		114·0	109·4	109·9		4·1
Borki wielkie		123·0	118·4	118·9		4·1
Borysław		110·0	105·4	105·9		4·1
Bratkowce		123·0	118·4	118·9		4·1
Brody		117·0	112·4	112·9		4·1
Buczacz		130·0	125·4	125·9		4·1
Bukaczowce		117·0	112·4	112·8		4·2
Bursztyn		118·0	113·4	113·9		4·1
Chabówka		71·0	66·4	66·9		4·1
Chodorow		114·0	109·4	109·9		4·1
Czarna		80·0	75·5	75·8		4·2
Czernowitz		134·0	129·4	129·9		4·1
Czortków		134·0	129·4	129·9		4·1
Czudec		90·0	85·4	85·9		4·1
Dębica		83·0	78·5	78·8		4·2
Delatyn		127·5	123·4	123·8		3·7
Dobra		76·0	71·4	71·9		4·1
Dobromil		101·0	96·4	96·9		4·1
Dolina		116·0	111·4	111·9		4·1
Drohobycz		109·0	104·4	104·9		4·1
Dublany-Kranzberg		106·0	101·4	101·9		4·1
Dżuryn		133·0	128·4	128·8		4·2
Friedrichshütte		56·0	51·4	51·9		4·1
Frysztag		94·0	89·4	89·8		4·2
Fulsztyn-Gleboka		*)	98·4	98·8		·
Gaje-wyżne		110·0	105·4	105·9		4·1
Gorlice		89·0	84·4	84·9		4·1
Gródek		105·0	100·4	100·8		4·2
Gromnik		81·0	76·5	76·8		4·2
Grybów		86·0	81·5	81·8		4·2
Hadikfalva		140·0	135·4	135·9		4·1
Hadyńkowce		136·0	131·4	131·9		4·1
Halicz		119·0	114·4	114·9		4·1
Hatna		143·0	138·4	138·8		4·2
Hliboka		138·0	133·4	133·9		4·1
Horyniec		101·0	96·4	96·9		4·1
Husiatyn		139·0	134·4	134·9		4·1
Huta zielona		103·0	98·4	98·9		4·1
Iwonicz		95·0	90·4	90·8		4·2
Jarosłau		94·0	89·5	89·8		4·2
Jaślany		88·0	83·4	83·9		4·1
Jasło		91·0	86·4	86·9		4·1
Jeleśnia		58·0	53·4	53·9		4·1
Jezierzany		130·0	125·4	125·8		4·2
Jezupol		120·0	115·4	115·9		4·1
Jordanów		68·0	63·4	63·9		4·1
Kalinowszczyzna		133·0	128·4	128·9		4·1
Kałusz		119·0	114·4	114·9		4·1
Kalwarya		70·0	65·4	65·9		4·1
Kasina wielka		74·0	69·4	69·9		4·1
Kolomea		127·0	122·4	122·9		4·1
Komańcza		103·0	98·4	98·9		4·1
Kopyczyńce		137·0	132·4	132·9		4·1
Korczów bei Uhnów		106·0	101·4	101·9		4·1
Korościatyn		127·0	122·4	122·9		4·1
Krakau		58·0	54·5	54·8		3·2
Krasne		113·0	108·4	108·9		4·1
Krechowice		117·0	112·4	112·9		4·1
Krościenko		103·0	98·4	98·9		4·1
Krosno		94·0	89·5	89·8		4·2
Krystynopol		109·0	104·4	104·9		4·1
Łańcut		90·0	85·4	85·9		4·1
Lemberg		108·0	103·4	103·9		4·1
Lemberg podz.		108·0	103·4	103·9		4·1
Limanowa		79·0	74·4	74·9		4·1
Lisko-Lukawica		100·0	95·4	95·9		4·1
Lojowa		127·0	122·4	122·8		4·2
Lubaczów		99·0	94·4	94·9		4·1
Lubieńce		113·0	108·4	108·9		4·1
Łupków		107·5	99·4	99·9		7·6
Lużan		133·0	128·4	128·9		4·1
Maków		67·0	62·4	62·9		4·1
Marcinkowice		83·0	78·4	78·9		4·1
Maximowka		125·0	120·4	120·9		4·1
Mielec		87·0	82·4	82·8		4·2
Mikołajow-Drohowyże		112·0	107·4	107·9		4·1
Milówka		58·0	53·4	53·9		4·1
Mokre		101·0	96·4	96·9		4·1
Monasterzyska		128·0	123·4	123·9		4·1
Mościska		101·0	96·4	96·9		4·1
Mszana dolna		73·0	68·4	68·9		4·1
Muszyna-Krynica		89·0	84·4	84·9		4·1
Nadbrzezie		93·0	88·4	88·8		4·2
Nadwórna		126·0	121·4	121·9		4·1
Nadyby-Wojutycze		103·0	98·4	98·9		4·1
Nepolokoutz		132·0	127·4	127·9		4·1
Neu-Sandec		84·0	79·4	79·9		4·1
Neu-Zagórz		99·0	94·4	94·9		4·1
Niżankowice		99·0	94·4	94·9		4·1
Niżniów		125·0	120·4	120·9		4·1
Nowa grobla		97·0	92·4	92·8		4·2
Nowosielce-Gniewosz		98·0	93·4	93·8		4·2
Oleszyce		98·0	93·4	93·8		4·2
Olszanica		101·0	96·4	96·9		4·1
Osielec		68·0	63·4	63·9		4·1
Oświęcim		51·6	47·4	47·9		3·7
Ottynia		124·0	119·4	119·9		4·1
Ożydów		114·0	109·4	109·9		4·1
Pisarzowa		80·0	75·4	75·9		4·1
Piwniczna		87·0	82·4	82·9		4·1
Podwołoczyska		127·0	122·4	122·9		4·1
Posada-Chyrowska		101·0	96·4	96·9		4·1
Przemyśl		98·0	93·4	93·8		4·2
Przeworsk		93·0	88·4	88·8		4·2
Pyszkowce		131·0	126·4	126·9		4·1
Radymno		96·0	91·4	91·8		4·2
Rawa ruska		103·0	98·4	98·9		4·1
Raycza		60·0	55·4	55·9		4·1
Rozwadów		95·0	90·4	90·8		4·2
Rymanów		96·0	91·4	91·8		4·2
Rytro		86·0	81·4	81·9		4·1
Rzeszów		88·0	83·4	83·9		4·1
Sadowa-Wisznia		103·0	98·4	98·9		4·1
Sambor		105·0	100·4	100·8		4·2
Sanok		99·0	94·4	94·9		4·1
Saybusch-Zabłocie		54·0	47·4	47·9		6·1
Sędziszów		86·0	81·4	81·8		4·2
Skawce		67·0	62·4	62·9		4·1
Skole		115·0	110·4	110·9		4·1
Skołyszyn		90·0	85·4	85·9		4·1
Slotwina		74·0	69·5	69·8		4·2
Sniatyn-Załucze		131·0	126·4	126·9		4·1
Sokal		110·0	105·4	105·9		4·1
Sól		60·0	55·4	55·9		4·1
Stanislau		122·0	117·4	117·9		4·1
Staresioło		110·0	105·4	105·9		4·1
Starzawa		102·0	97·4	97·9		4·1
Stróże		86·0	81·4	81·8		4·2
Stryj		112·0	107·4	107·8		4·2
Stryszów am Wisłok		92·0	87·5	87·8		4·2
Stryszów		67·0	62·4	62·9		4·1
Sucha		65·0	60·4	60·9		4·1
Suczawa		143·0	138·4	138·9		4·1
Synowódzko wyżne		114·0	109·4	109·9		4·1
Szczawne-Kulaszne		102·0	97·4	97·9		4·1
Szczerzec		110·0	105·4	105·9		4·1
Tarnobrzeg		91·0	86·4	86·9		4·1
Tarnopol		122·0	117·4	117·9		4·1
Tarnów		77·0	72·5	72·8		4·2
Tarnowica-leśna		125·0	120·4	120·9		4·1
Trzciana		87·0	82·4	82·8		4·2
Tuchów		80·0	75·5	75·8		4·2
Tymbark		77·0	72·4	72·9		4·1
Tyśmienica		123·0	118·4	118·9		4·1
Tyśmieniczany		124·0	119·4	119·9		4·1
Uhnów		105·0	100·4	100·9		4·1
Ustrzyki		103·0	98·4	98·9		4·1
Węg.-Gorka		58·0	53·4	53·9		4·1
Wieliczka		65·0	60·5	60·8		4·2
Wola-Lużańska		87·0	82·4	82·8		4·2
Wygoda		120·0	115·4	115·9		4·1
Zabłotce		116·0	111·4	111·9		4·1
Zabłotów		129·0	124·4	124·9		4·1
Zadwórze		111·0	106·4	106·9		4·1
Zagórz		99·0	94·4	94·9		4·1
Zagórzany		89·0	84·4	84·8		4·2
Załuż		100·0	95·4	95·9		4·1
Zarszyn		97·0	92·4	92·8		4·2
Zaryte		71·0	66·4	66·9		4·1
Zator **)		58·0	53·4	53·9		4·1
Zborów		118·0	113·4	113·8		4·2
Zegiestów (Station)		88·0	83·4	83·9		4·1
Zielona		104·0	99·4	99·9		4·1
Złoczów		115·0	110·4	110·9		4·1
Zuczka		134·0	129·4	129·9		4·1
Zużel		108·0	103·4	103·8		4·2

*) Besteht kein directer Frachtsatz.
**) Der ermässigten Frachtsätze von Zator finden für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
637	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		**Siehe nachstehende Tabelle**			Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		**Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sein, und müssen auf den bezüglichen Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger Dienststellen dieser Verwaltung angeführt erscheinen**
638	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Für nachstehende, aus Rumänien per Achse zugeführte Artikel: Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G-13, Malz der Pos. M-7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O-8 und Oelsaaten der Pos. O-9 des Oesterr.-Ungar. Tarifes, Theil I	Nowosielitza Bahnhof trans. (aus Rumänien)	Czernowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr, insbesondere jener in Betreff des Nachweises der rumänischen Herkunft	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer 30	14	16	Im Kartirungswege		
					Volksgarten				35	14	21			
					Zuczka				29	14	15			
639	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Weizen und Roggen russischer Herkunft	Nowosielitza (Bahnhof) trans.	Czernowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Versandt eines der Höhe des Getreidebezuges gleichkommenden Quantums Mahlproducte (Mehl und Kleie) ab Czernowitz nach dem Auslande innerhalb der Frist von sechs Monaten, vom Tage des Getreidebezuges an gerechnet. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	30 Kreuzer	14 Kreuzer	16 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe für den Getreidebezug von Nowosielitza nach **Czernowitz**, auf welchen die **russische Herkunft** amtlich bescheinigt sein muss, ferner der **Original-Frachtbriefe** für den Versandt der Mahlproducte von **Czernowitz nach dem Auslande** und speciell beim Export per Elbe ausserdem noch der **Schiffsladescheine über den** Weitertransport per Elbe nach dem Auslande, welche **Documente** längstens bis 31. Juli 1898 vorzulegen sind	

Tabelle zu Nr. 637:

Von	Nach	Mineralkohle	Locomotivkessel	
		pro Frachtbrief und Wagen Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens		
		10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
		Kreuzer pro 100 kg		
Hohenstadt	Zwittau	15·8	—	—
Triebitz	Zwittau	8·1	—	—
Prag St.E.G.	Hohenstadt	—	57·6	48·4

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
640	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält	Roveredo	Eger B.St.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Oesterr.-ungar.-bayer. Gütertarif Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	405 Heller	361 Heller	44 Heller	Im Kartirungswege		
									Kreuzer ö. W.					
641	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stalldünger aus der Pos. D-15 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Knin	Castelvecchio	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	23	14	9	Im Kartirungswege		
				Kosovo					21	14	7			
				Dernis					20	14	6			
642	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Ziegel	Müglitz	Krompach	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	149·6 Heller		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
28	Nr. 4 vom 12. Jänner 1897	233	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatsbahnen, Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Vinkovci-Brčkaer Localbahn	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	Belgrad loco, Belgrad transit, Zimony loco und transit, Mitrovicz loco, Mitrovicz Szavapart loco, Mitrovicz-Szavapart transit, Gunya, Brčka, Brod, Andrievci, Garcin, Bosna-Brod loco und transit, Stržlvojna-Vrpolje, Eszék loco und transit, Vukovár, Samac, Bršadin, Vinkovce loco und transit, Ivankovo, Mikanovci	Budapest-dunaparti t. p. u. Budapest-Fövarosi-közraktarak Budapest-Józsefváros Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	In die 14. Rubrik der Kundmachung ist folgende Bemerkung aufzunehmen: „Die Kartirungssätze bis Budapest und Wien finden ohne Auflieferung eines besonderen Minimalquantums bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für den Transport von gedörrtem Obst und Pflaumenmus giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung“	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
2	137 vom 28. September 1896	2087	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Verbands-Verwaltungen	a) Petroleum, raffinirt etc. b) Rohbenzin (Petroleum-Naphtha)	Dzieditz, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Den in dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Petroleum und Rohbenzin vom 1. November 1895 des österr.-ungar.-bayerischen Eisenbahn-Verbandes angeführten Stationen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen	1. April 1897 und soweit Erhöhungen eintreten, vom 15. April 1897	In Folge Einführung von Ersatzfrachtsätzen im Nachtrage II zu dem in der 7. Rubrik bezeichneten Tarife
3	Nr. 4 vom 12. Jänner 1897	271	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Buschtěhrader Eisenbahn	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, und zwar: a) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt; b) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt	Bisenz-Pisek Bistritz a/H. Holleschau Wsetin Nemotitz oder umgekehrt	Paris (Douane und Reuilly)	30. April 1897	Die Vorlage der Documente an die k. k. Staatsbahn-Direction Prag zum Zwecke der Rückvergütung hinsichtlich der bis zum 30. April 1897 abgefertigten Sendungen hat bis längstens Ende Juli 1897 zu erfolgen
4	Nr. 149 vom 29. December 1896	2716	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen u. Stahl, Eisen- u. Stahlwaaren der Pos. E-6 und 7 der Güterclassification des österr.-ungar. Tariftheiles I	Assling	Wien I. (K.E.B.)	14 Tage nach erfolgter Publication	Ersetzt durch die Publication im Verordnungsblatte Nr. 3 ex 1897, fortlaufende Nr. 142

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
10	Nr. 12 vom 30. Jänner 1897	457	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Sämmtlichen cisleithanischen Stationen	Gossensass, Lienz, Steinach und Sterzing	In Rubrik 5 und 6 ist noch die Abgabsstation „Matrei" einzuschalten. Giltig ab 2. März 1897	
11	Nr. 149 vom 29. December 1896	2717	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E-6 und 7 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Assling	Nussdorf transit	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. 14 Tage nach erfolgter Publication	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. Wien, 2. März 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsbedingnisse für die Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Teplitz (Settenz) nach Reichenberg ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 30 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt der Gesellschaft die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von der Gesellschaft, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die unter Einbeziehung der Localbahn Böhmisch-Leipa—Niemes der k. k. Staatsbahnen zu erbauende Localbahn Teplitz-Reichenberg mit einer Baulänge von circa 128 km beginnt am westlichen Ende der Station Settenz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, senkt sich unter Berührung der Ortsgebiete von Prasseditz, Wistrschan und Zwettnitz bis zur Einmündung in die Station Auperschin der gesellschaftlichen Linie Türmitz—Bilin (Bielathalbahn) und ersteigt von hier aus über Schallan den Gebirgssattel bei Radzein. In ihrem weiteren Zuge führt die Bahn an dem östlichen Gelände des Mittelgebirges über Praskowitz, Dubkowitz und Kottomirsch in das Wopparner Thal und gelangt, an den südlichen Lehnen desselben, dann am östlichen Abhange des Lobosch-Berges sich entwickelnd, in das Elbethal, woselbst westlich der Station Lobositz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Station Lobositz (A.T.E.) angelegt wird.

Nach dem Verlassen der Station Lobositz (A.T.E.) durchfährt die neue Bahn den bestehenden Bahnhof Lobositz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, übersetzt zwischen den Ortschaften Pistian und Prosmik den Elbestrom, dann östlich der Station Czalositz-Czernosek der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn den Bahnkörper der letzteren und gelangt in die am Abhange des Radobilberges zu errichtende Station Czalositz, dann in ihrem weiteren Laufe nach Umfahrung der Stadt Leitmeritz an der Westseite in die im Norden der genannten Stadt anzulegende Station Leitmeritz (A.T.E.).

Von der Station Leitmeritz (A.T.E.) führt die Trasse in östlicher Richtung, dem Strassenzuge nach Auscha folgend, über Trnowan, Nieder-Rzepsch und Liebeschitz nach Auscha, ersteigt sodann den Höhenrücken bei Bleiswedel, berührt in ihrem Abstiege die Ortsgebiete von Drum und Kleinhaida und gelangt nach Neugarten (Neuschloss). Von hier aus senkt sich die Trasse zur Uebersetzung des Robitzer Thales, führt in ihrem weiteren Laufe über Zuckmantel zur Uebersetzung der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn mittelst eines Objectes und mündet in die Station Böhmisch-Leipa der letztgenannten Bahn.

Zwischen Böhmisch-Leipa und Niemes wird die bestehende Localbahn Böhmisch-Leipa—Niemes, und zwar von ihrem Ausgange in der Station Böhmisch-Leipa der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn bis westlich der Stadt Niemes in einer Länge von circa 15·3 km in die neue Bahn einbezogen, zu welchem Behufe die mitzubenützende Strecke entsprechend umzugestalten sein wird.

Unter Anlage einer neuen Station Niemes im Westen der gleichnamigen Stadt bewegt sich die Trasse in nördlicher Richtung entlang der Ortschaften Barzdorf und Grünau, führt sodann im Thale des Jungfernbaches aufwärts und gelangt über Gross-Walten, Gabel und Lämberg nach Ringelshain. Von hier ersteigt die Bahn, am westlichen Abhange des Kirchberges sich entwickelnd und die Ortsgebiete von Schönbach und Kriesdorf berührend, die Wasserscheide des Jeschkengebirges, unterfährt dieselbe mittelst eines Tunnels und gelangt nach Uebersetzung des Neulandthales nach Christofsgrund. Von hier aus führt die Trasse abwärts an den nördlichen Abhängen des Dreiklafterberges, berührt die Ortsgebiete von Machendorf und Ober-Berzdorf und gelangt in die auf dem Ortsgebiete von Rosenthal II anzulegende Station Reichenberg (A.T.E.).

Nebst dieser Hauptlinie sind noch herzustellen:

1. Eine circa 2·6 km lange Schleppbahn zur Elbe; dieselbe zweigt nächst Welhotta an der Elbe aus der currenten Strecke der vorangeführten Eisenbahn ab, führt anfangs in nördlicher Richtung, dann nach Unterfahrung des Bahnkörpers der Strecke Prag—Bodenbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft stromaufwärts zum Anschlusse an den entlang der Elbe bei Lobositz anzulegenden Umschlagplatz.
2. Eine Verbindung zwischen den Bahnhöfen Czalositz-Czernosek der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Czalositz der neuen Bahn; das ist eine am westlichen Ende der letztgenannten Station ausgehende stromabwärts zum Anschlusse an erstgenannte Station führende, circa 1 km lange Verbindung.
3. Im Stadtgebiete von Auscha ist eine circa 1 km lange Verbindung der bestehenden Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha mit dem daselbst neu anzulegenden Bahnhofe Auscha (A.T.E.) herzustellen.
4. Von der Station Reichenberg (A.T.E.) ist eine circa 1·7 km lange Verbindung mit der Station Rosenthal der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald herzustellen, welche, vom östlichen Ende der Station Reichenberg (A.T.E.) ausgehend, nach Unterfahrung des Bahnkörpers der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, mittelst eines Kehrbogens am südlichen Ende der Station Rosenthal der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald einmündet und im weiteren die Verbindung mit dem Bahnhofe Reichenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn vermittelt. Ausserdem ist behufs Ermöglichung des unmittelbaren Ueberganges der Militärzüge von der neuen Bahn auf die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Localbahn die obgenannte Verbindungsbahn mit der letztgenannten Localbahn mittelst eines Geleises entsprechend zu verbinden.
5. Zwischen den Stationen Teplitz-Waldthor der k. k. Staatsbahnen und Settenz der gesellschaftlichen Hauptlinie Aussig—Komotau ist eine circa 2 km lange, in südöstlicher Richtung durch das Stadtgebiet von Teplitz führende Verbindung zu jenem Zeitpunkte herzustellen, sobald an die Gesellschaft eine diesbezügliche Aufforderung Seitens der Staatsverwaltung ergeht.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Stationen Teplitz-Waldthor, Lobositz, Leitmeritz, Böhmisch-Leipa, Rosenthal und Reichenberg herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe und der einzubeziehenden Localbahn Böhmisch-Leipa—Niemes, ferner wegen der mit den Localbahnen Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha und Reichenberg-Gablonz-Tannwald herzustellenden sonstigen Verbindungen, endlich wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre in den Anschlussstationen Vereinbarungen mit den hiefür in Betracht kommenden Bahnverwaltungen anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber etwa abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Gesellschaft dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit den Verwaltungen der Anschlussbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 200 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 200 m hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat 4·75 m zu betragen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·9 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·4 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·5 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·6 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden. Eine Abweichung von dieser Bestimmung ist bezüglich der Schleppbahn zur Elbe nach Massgabe der örtlichen Bedürfnisse statthaft.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handels-

ministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

Die im Zuge der Hauptlinie, sowie ihrer Verbindungscurven, endlich im Zuge der Schleppbahn zur Elbe herzustellenden Kreuzungen bestehender Bahnlinien sind im Einvernehmen mit den Verwaltungen der betreffenden Bahnen zu erbauen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und mit Flussstahlschienen von mindestens 31·72 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und wird hinsichtlich desselben vorerst nur bestimmt, dass auf den unbeschränkten Uebergang aller Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen Bedacht zu nehmen ist.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3·2 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Entfernung der Wärterhäuser darf im Allgemeinen nicht über 5 km betragen; Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann vorläufig, d. i. insolange die Fahrgeschwindigkeit von 30 km per Stunde nicht überschritten wird, auf solche Stellen beschränkt werden, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle nicht mit Schranken versehenen Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Ausführung der Wasserbeschaffungsanlagen nebst den zugehörigen maschinellen Einrichtungen, ins-

besondere auch die Bestimmung, inwieweit zu diesem Zwecke der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs erforderlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Ueber etwaige Anordnung des k. k. Eisenbahnministeriums ist eine zweite Sprechleitung herzustellen, in welche ausser den Endpunkten der Bahn nur die grösseren Mittelstationen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitungen durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollten, hat sich dieselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die Bahn ist mit elektrischen Glockenschlagwerken zu versehen, für welche eine besondere Leitung auszuführen ist.

Die Glockenschlagwerke sind entsprechend der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 27. Jänner 1893, Z. 14.657 ex 1892 (Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 23 ex 1893) auf freistehenden Signalbuden anzubringen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

In den für den Durchzugsverkehr benützten Geleisen sämmtlicher Stationen sind Centralweichenstellanlagen mit optischen Controleinrichtungen auszuführen, in den Kreuzungstationen sind überdies Distanzsignale herzustellen, deren Stellung in entsprechende Abhängigkeit von jener der Einfahrtsweichen zu bringen ist.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erfolgen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die in Punkt 3 genannten Anschlussstationen herzustellenden Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut dieses Punktes mit den hiebei in Betracht kommenden Bahnverwaltungen abzuschliessenden Vereinbarungen einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt die Entscheidung dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Für die Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel ist ein Betrag von mindestens 10.000 fl. per Kilometer Bahnlänge zu verwenden.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in vollausgerüstetem Zustande 14 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven, bezw. Tender erhalten eine Handbremse und eine Luftsaugebremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen.

Tenderlocomotiven erhalten an beiden Stirnseiten, Locomotiven mit Schlepptender an der vorderen Stirnseite Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten, und von ersteren mindestens 50 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse zu versehen.

Von den Lastwagen erhalten mindestens 50 Percent Handbremsen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird die Gesellschaft sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens fünf Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Gesellschaft beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Gesellschaft eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Gesellschaft ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat die Gesellschaft sich zu unterwerfen.

Wien, am 5. October 1896.

Der k. k. Eisenbahnminister.
Guttenberg m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: Herstellung eines Flugdaches in der Station Humpoletz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines Flugdaches in der Station Humpoletz der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2335/IV.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Moravican.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Moravican der Linie Böhm.-Trübau—Olmütz der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2385/IV.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Schleppbahnanlage nächst der Station Wartberg-Mürzthal: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Südbahn-Gesellschaft für die Herstellung einer Schleppgeleiseanlage nächst der Station Wartberg-Mürzthal der Linie Wien—Triest zu der Drahtseilbahn der Firma Carl Später in Koblenz a. Rh. für den 8. März angeordnet. [E.-M.-Z. 2694/IV.]

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Fahrordnung der Passagierschiffe im gemischten Dienste längs des serbischen Donau- und Save-Ufers, giltig vom 22. Februar 1897 bis auf Weiteres.)

a) auf der Donau: von Belgrad nach Ritopek, Groczka, Semendria, Dubrovitz, Gradište bis Golubac: Montag und Freitag um 2 U. Nm.; von Belgrad nach Ritopek, Groczka, Semendria bis Dubrovitz: Mittwoch und Samstag um 2 U. Nachmittags; von Golubatz nach Gradište, Dubrovitz, Semendria, Groczka, Ritopek bis Belgrad: Dienstag und Samstag 4 U. Früh; von Dubrovitz nach Semendria, Groczka, Ritopek bis Belgrad: Donnerstag und Sonntag um 8 U. Vormittags;

b) auf der Save: von Schabatz nach Obrenovatz, Unka, Ostružnica bis Belgrad: Mittwoch, Freitag, Sonntag um 7 U. Früh; von Belgrad nach Ostružnica, Unka, Obrenovatz bis Schabatz: Dienstag, Donnerstag, Samstag um 7 U. Früh.

Winterhafen in Ó-Buda. (Ministerieller Beschluss.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister den Bau eines Winterhafens in Ó-Buda beschlossen und die Budapester Communalverwaltung aufgefordert, sich im Interesse der Wahrung ihrer Interessen bezüglich der Ausführungsmodalitäten dieses ohne Aufenthalt in Angriff zu nehmenden Werkes mit den competenten Departements der beiden Ministerien ins Einvernehmen zu setzen. Der Bau dieses lediglich als Winterhafen für Zuflucht von Schiffen diverser Unternehmungen dienenden Hafens präjudicirt in keiner Weise die Ausführung des projectirten Baues eines in grossem Stile anzulegenden Winter- und Handelshafen an einem Punkte unterhalb der Donaubrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16).

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. Februar bis 4. März.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

26. Februar, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Tritone", Capitän N. Laneve, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

28. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Achille", Capitän F. Marocchini, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

2. März, um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän F. Babarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

3. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

3. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

4. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

26. Februar,	Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,	um Mitternacht
1. März,	Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Androvich,	
3. „	Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,	

Levante- und Mittelmeer Dienst.

28. Februar, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Achille", Capitän F. Marocchini, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

28. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Saturno", Capitän C. Buzik, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

3. März, um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

4. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Thalia", Capitän G. Verona, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Bonstanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum, Odessa und nach Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. März, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „. . . . .", Capitän . . . . , mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Brasilianischer Dienst.

10. März, Dampfer „Castore", Capitän A. Bilaffer, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Vermehrung des Fahrparkes.) Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat bei der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt 6 Schnellzugs- und 6 Güterzugslocomotiven sammt Tender und bei der Locomotivfabrik in Floridsdorf 8 Gütereilzugslocomotiven sammt Tender bestellt. Diese Vermehrung des Fahrparkes repräsentirt den Betrag von fl. 757.800. [E.-M.-Z. 643/II.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXIX Stückes.) Das am 24. Februar 1897 herausgegebene XXXIX. Stück enthält unter

Nr. 2987: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 1. Februar 1897, Z. 11.198/I, betreffend Verfügungen aus Anlass des Bestandes der Schweinepest im Occupationsgebiete.

Nr. 2988: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 5. Februar 1897, Z. 16.426/I, betreffend das Verbot des Ab-, Zu- und Durchtriebes von Klauenvieh aus den Džematen Dragaljevac, Kóraj und Zabrdje des Bezirkes Bjelina.

Nr. 2989: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 9. Februar 1897, Z. 17.791/I, betreffend Aufhebung der über den Bezirk Bihać verhängten Sperre gegen den Verkehr mit Klauenthieren.

Nr. 2990: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. Februar 1897, Z. 2324, betreffend den Viehverkehr in der Stadt Salzburg.

Nr. 2991: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. Februar 1897, Z. 27.781, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Steiermark.

Nr. 2992: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. Februar 1897, Z. 27.723, betreffend Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Schlesien.

— (Inhalt des XL. Stückes.) Das am 25. Februar herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2993: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 17. Februar 1897, Z. 3444/IV, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine aus Italien nach dem Küstenlande.

Nr. 2994: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 22. Februar 1897, Z. 6733, betreffend Verbot der Einfuhr von lebenden Klauenthieren aus den politischen Bezirken Linz (Land), Steyr und Wels des Kronlandes Oberösterreich.

— (Inhalt des XLI. Stückes.) Das am 26. Februar herausgegebene XLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2995: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 19. Februar 1897, Z. 27.115, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 2996: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 18. Februar 1897, Z. 5063/IV, betreffend Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Dalmatien.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Bezirkscommissär Dr. Otto Spängler, dann die Concipisten der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Victor Hnidey, Dr. Hermann Boess, Dr. Hans Strecker, Dr. Sigmund Byk, Dr. Franz Ritter von Podlewski, Heinrich Hirt, Wolfgang Graf Wolkenstein und Dr. Hermann Eisl zu Ministerialconcipisten im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat die Ingenieure der Oesterr. Staatsbahnen Arthur Edlen von Mises, Wilhelm Holeczek, Titus Liborio, Sigmund Kulka, Franz Knott, Moriz Grimm, Ferdinand Gerstner, Josef von Ott, Carl Holzhammer und Gustav Nebesky, die Ingenieur-Adjuncten der Oesterr. Staatsbahnen Franz Haudek und Carl Mittermayer, dann den prov. Ingenieur der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen Emanuel Szymański und den Ingenieur der Wiener Locomotiv-Fabriks-Actiengesellschaft Johann Rihošek zu Ingenieuren im Eisenbahnministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages I zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt ab 1. März 1897 der Nachtrag I zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 kr. per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 25. Februar 1897. [142]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Aufnahme der Station Pozsony-Dynamitgyár in die Tarife.

Die im Tarife Theil II, Heft 2, und in dem unter der Bezeichnung „Kartirungssätze" bestehenden Tarife für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr für die Station Pozsony enthaltenen Frachtsätze finden auch im Verkehre mit der Station Pozsony-Dynamitgyár Anwendung.

Letztere Station ist ausschliesslich für den Eil- und Frachtgüterverkehr der Dynamitfabrik der Actiengesellschaft Dynamit Nobel in Pozsony eingerichtet, doch ist die Aus- und Einladung von explosiven Gütern in dieser Station nicht gestattet und kann daselbst blos die Aufgabe, bezw. Auslösung derselben stattfinden.

Wien, am 26. Februar 1897. [143]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Budapest központi vásárcsarnok in die Tarife.

Im Verkehre zwischen der Station Budapest központi vásárcsarnok einerseits und den im Tarife Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, sowie im Tarife Theil II, Heft 2, des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, ferner im Tarife Theil II, Heft 2, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichischen Stationen andererseits finden bis zur Einbeziehung dieser Station in die genannten Tarife die im Verkehre mit Budapest Jozsefváros giltigen Frachtsätze Anwendung.

Für den Verkehr mit Budapest központi vásárcsarnok sind die im Abschnitte III, Punkt A/7, des Localtarifes der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen festgesetzten Verkehrsbeschränkungen massgebend.

Wien, am 27. Februar 1897. [144]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Frachtberechnung.

Behufs Vermeidung von Missverständnissen bringen wir hiemit zur Kenntniss, dass im Verkehre zwischen Szczakowa einerseits und den Budapester und Köbányaer Stationen, weiters zwischen Palota-Ujpest und Ó-Buda-filatorigát andererseits die Nettosätze, welche aus der im Verordnungs-Blatte Nr. 150 ex 1896 sub Pos. 2813 publicirten Frachtbegünstigung resultiren, durch die in der diesjährigen Nummer 3 des Verordnungs-Blattes auf Seite 75 erschienene Kundmachung keine Aenderung erfahren. Es wird demnach immer die Differenz zwischen dem ermässigten Nettosatze und dem von der Partei eingehobenen Frachtsatze nach Abzug der etwa schon geleisteten Rückvergütung erstattet.

Budapest, am 25. Februar 1897. [145]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 ist Nachtrag I zum Betriebsreglement für die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Ausgabe 1888) in Kraft getreten.

Inhalt: Aenderungen der Versicherungsbedingungen (Anlage E).

Exemplare derselben sind bei der Direction kostenfrei zu erhalten.

Wien, am 26. Februar 1897. [146]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 2, vom 1. September 1896. (Verkehr mit bayerischen Stationen.) Mit Wirksamkeit ab 1. März wurden die Frachtsätze für sämmtliche bayerische Stationen auf Seite 12—15 des Anhanges zur Tariftabelle aufgehoben, und findet die Abfertigung von Sendungen ab bayerischen Stationen nach Alexandrowo trs. (zur Weiterbeförderung nach Stationen der russischen Eisenbahnen östlich und südlich der Linie Bialystok—Brest—Minsk—Smolensk—Wjäsma—Moskau) von dem genannten Zeitpunkte ab auf Grund der Bestimmungen und Frachtsätze der Tariftabelle, Seite 5—7 des Tarifes, statt.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag II zum Heft 8.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar ist zum 8. Heft des Verbands-Gütertarifes (Baden-Pfalz) der Nachtrag II ausgegeben worden. Dieser Nachtrag enthält ausser den bereits auf dem Verfügungswege durchgeführten und schon früher öffentlich bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen insbesondere einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, sowie von Mühlenerzeugnissen von sämmtlichen Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen zur Ausfuhr nach der Schweiz und Vorarlberg, wodurch der mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 in besonderer Ausgabe erschienene bezügliche Ausnahmetarif ergänzt und aufgehoben wird. Ferner ist in diesem Nachtrage eine Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 12 für Düngemittel betreffs des Verkehres mit den Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg vorgesehen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Ausnahmetarif für Dachschiefer.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar ab ist für Dachschiefer in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen ab Lehesten nach sämmtlichen, über 202 km entfernten kgl. bayerischen Staatsbahnstationen (Hauptbahn-, Vicinalbahn- und Localbahnstationen) ein Ausnahmetarif zur Einführung gelangt.

Die Frachtsätze betragen:

Auf eine Entfernung von Kilometer	Mark für 100 kg	Auf eine Entfernung von Kilometer	Mark für 100 kg	Auf eine Entfernung von Kilometer	Mark für 100 kg
203	0·62	333—339	0·81	468—474	1·00
204—210	0·63	340—346	0·82	475—482	1·01
211—217	0·64	347—353	0·83	483—489	1·02
218—224	0·65	354—360	0·84	490—496	1·03
225—232	0·66	361—367	0·85	497—503	1·04
233—239	0·67	368—374	0·86	504—510	1·05
240—246	0·68	375—382	0·87	511—517	1·06
247—253	0·69	383—389	0·88	518—524	1·07
254—260	0·70	390—396	0·89	525—532	1·08
261—267	0·71	397—403	0·90	533—539	1·09
268—274	0·72	404—410	0·91	540—546	1·10
275—282	0·73	411—417	0·92	547—553	1·11
283—289	0·74	418—424	0·93	554—560	1·12
290—296	0·75	425—432	0·94	561—567	1·13
297—303	0·76	433—439	0·95	568—574	1·14
304—310	0·77	440—446	0·96	575—582	1·15
311—317	0·78	447—453	0·97	583—589	1·16
318—324	0·79	454—460	0·98	590—596	1·17
325—332	0·80	461—467	0·99	597—603	1·18

Ausfuhrtarif für den Verkehr von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen trs., Prostken trs., Illowo trs. und Thorn trs. vom 1. Jänner 1895. (Verkehr mit bayerischen Stationen.) Durch die am 1. November 1896 erfolgte Ausgabe des II. Nachtrages zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil III A, ist die Mehrzahl der in den Anhängen zu obenbezeichnetem Tarife enthaltenen bayerischen Stationen in den directen Verkehr mit russischen Stationen einbezogen worden.

Mit Wirksamkeit ab 1. März wurden deshalb die Frachtsätze der Anhänge zu Theil I—IV des Ausfuhrtarifes (ausgenommen jener für die Stationen Doos, Erlangen, Pappenheim, Schweinfurt C.-B., Treuchtlingen und Wernberg) aufgehoben und sind dieselben auf

Seite 30—33, 40—43, 80—83 des Haupttarifes,
Seite 6—15 des I. Nachtrages und
Seite 14—17 des IV. Nachtrages

zu streichen.

Von dem bezeichneten Zeitpunkte ab werden Sendungen von diesen Stationen nach Eydtkuhnen trs., Prostken trs., Illowo trs. und Thorn trs. nach den Bestimmungen und Frachtsätzen der Tariftabellen auf Seite 1—25, 61—77, 101—113 des Ausfuhrtarifes und Seite 1—9 des IV. Nachtrages hiezu abgefertigt.

Die Frachtsätze für die übrigen in Anhängen zum Ausfuhrtarife enthaltenen bayerischen Stationen: Doos, Erlangen, Pappenheim, Schweinfurt C.-B., Treuchtlingen und Wernberg bleiben bis auf Weiteres in Giltigkeit.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ausnahmetarif für Dachschiefer.) Mit Wirksamkeit vom 15. Februar kam ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Dachschiefer bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen zur Einführung, welcher u. A. für den Versandt von den Stationen Carden, Cattenes, Cochem, Fischbach, Kaisersesch, Kirn, Laubach-Müllenbach, Martinstein, Mayen-Ost, Moselkern, Oberstein, Ruwer, Schweich, Simmern, Traben-Trarbach und Waldrach des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken nach sämmtlichen in den Tarif aufgenommenen bayerischen Stationen Anwendung findet.

Der Frachtberechnung sind die im Kilometerzeiger (Abschnitt E des Tarifes), im Verkehre nach Lindau Stadt, Oberreitnau und Schlachters die auf Seite 132—134 des Tarifes angegebenen Entfernungen und die in der Tariftabelle des Bayerischen Tarifanzeigers Nr. 17 vom 28. April 1896 angeführten Frachtsätze zu Grunde zu legen.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Ausnahmefrachtsätze für Jutegarn etc.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar ab sind im Verkehre zwischen Plagwitz-Lindenau Sächs. und Preuss. St.B. und nachfolgend genannten bayerischen Stationen für Jutegarn und Jutegarngewebe bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gekommen:

Nach	Von Plagwitz-Lindenau (Sächs. u. Preuss. St.B.) Frachtsätze für 100 kg in Mark
Lindau	2·77
Lindau Rgbhf.	2·79
Passau loco	2·49
Passau trs.	2·43
Regensburg	1·79

— (Stationsnamensänderung und Richtigstellung.) Mit Giltigkeit vom 1. April ab erhält die Station Stötteritz die Bezeichnung Leipzig-Stötteritz. Seite 14 des Nachtrages XVII ist der Stationsname Allach (statt Allcha) richtigzustellen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. März trat der Nachtrag XIV zu Theil II b (Schnittsätze für die französischen Strecken) in Kraft.

Getreideausfuhrverkehr Preussen - Belgien - Frankreich. (Neuer Tarif.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar trat ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz- und Mühlenerzeugnissen in Sendungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle a. d. Saale, Hannover, Köln, Magdeburg und Münster i. W. nach den Stationen Aachen, Aachen-Bleyberg Grenze, Aachen Templerbend, Dalheim Grenze, Herbesthal und Venlo K.-M. zur Weiterbeförderung nach Belgien und Frankreich (über Belgien) in Kraft.

Er findet nur Anwendung auf Sendungen von Deutschland nach Belgien und Frankreich, welche mit directem internationalem Frachtbrief nach einer auf belgischem oder französischem Gebiete gelegenen Station zur Beförderung aufgeliefert werden. Die deutsche Grenzstation, auf welcher die Umkartirung vorgenommen werden soll, ist von dem Absender im Frachtbriefe zu bezeichnen.

Statt der ermässigten Ausfuhrfracht wird jedoch die gewöhnliche Inlandsfracht von der deutschen Versandt- nach der Grenzübergangsstation berechnet und der Unterschied von dem im Frachtbriefe über die Ausfuhr der Sendung aus Deutschland bezeichneten Adressaten, und zwar auch bei Francosendungen, nacherhoben, wenn die Sendung nach Deutschland wieder eingeführt wird.

Preis des Ausnahmetarifes 10 Pfg.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Eisenbahn-Directionen und Güterabfertigungsstellen.

Schweizerische Nordostbahn. (Interner Gütertarif vom 1. Mai 1896. Theilweise Aufhebung.) Mit Eröffnung der Linien Thalweil—Zug und Schaffhausen—Eglisau (voraussichtlich 1. Juni 1897) werden die in obigem Tarif enthaltenen Taxen für den Güterverkehr zwischen Stationen der Linie Luzern—Zug und den übrigen Stationen der Nordostbahn, sowie zwischen Schaffhausen einerseits und östlich gelegenen Stationen und Eglisau und weiter andererseits aufgehoben und durch neue Taxen ersetzt. Desgleichen werden die Taxen für einen Theil der Stationen der linksufrigen Zürichseebahn mit Zürich und weiter eine kleine Aenderung erfahren.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern vom 1. October 1896. (Berichtigungsblatt.) Mit Giltigkeit vom 15. Jänner ist ein Berichtigungsblatt zur allgemeinen Kilometer-Tariftabelle erschienen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
643	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, sowie Möbelbestandtheile (Ausn.-Tarif Nr. 7, B-9)	Lodygowice	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 185*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					180*)				
					Dresden-Elbkai					221				
644	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Pottasche (Perlasche, Kasanasche, Steinasche), rohe und raffinirte	Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 86	Pfge. 72*)	Pfge. 14	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 Pfennige, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfge. für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				81	67*)	14			
					Dresden-Elbkai				122	108	14			
645	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3	Wien (St.E.G.) loco	Wien-Donauquaibahnhof (oder vice versa)	Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	Verschieden	Die bezüglichen für den Verkehr zwischen Wien-Donauquaibahnhof und Wien (St.E.G.) trs. bestehenden Frachtsätze, zuzüglich 4 Kreuzer 8 Heller pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Bei den in Wien (St.E.G.) aufgegebenen Sendungen: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend; bei den in Wien (St.E.G.) angelangten Sendungen: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1898 vorzulegen.	Insofern bei directen Tarifen im Verkehre mit Wien (St.E.G.) für die Linien der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen die nebenstehende Frachtermässigung bereits eingerechnet wurde, entfällt jede Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
646	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rübensamen	Prag St.E.G., Oe.N.W.B. oder St.B. (K.F.J.B.)	Botfalu Hatvan Mezöhegyes Nagy-Surány Oroszka Selyp Szerencs	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893, Anhang zu diesem Tarife vom 1. Jänner 1897, bezw. Localtarife	Verschieden	Heller a) b) 1115 1099 — 604 797 782 465 451 532 519 — 614 714 714	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen
647	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenbahnschwellen aus Holz	Olmütz St.E.G. transit	Pardubic St.E.G. transit (für Sendungen nach Rosstiz)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	37·4 kr.	27·0 kr.	10·4 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Oesterr. Nordwestbahn bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressirt sein
648	Böhmischen Nordbahn		Schotter	Neratovic *)	Všetat-Přívor	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Eisenbahnwagen. Nur für zum Baue der Strasse von Všetat nach Ovčar bestimmte Sendungen, welche mit an die Gemeinde Všetat adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif	5·0 kr.	2·5 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch die Partei. *) So lange die Haltestelle Kojetic-Grossdorf offen ist, auch für diese giltig
649	Buschtěhrader Eisenbahn		Ziegel. und zwar Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel), Backsteine, sämmtliche aus Lehm	Kaaden Brunnersdorf	Annathal Rothau Bleistadt Chodau Dassnitz Davidsthal Eger (B.E.B.) Falkenau a. d. Eger Franzensbad (B.E.B.) Hartenberg Klingenthal (B.E.B.) Königsberg Maria Kulm Mostau Nebanitz Neusattl Ober-Graslitz Tirschnitz Unter-Graslitz Zieditz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	Kreuzer ö. W. 22·7 21·8 17·9 21·3 20·0 24·5 19·9 24·3 21·1 24·5 22·1 22·7 18·6 23·7 23·7 23·2 20·3	16·0 Kreuzer ö. W.	Kreuzer ö. W. 6·7 5·8 1·9 5·3 4·0 8·5 3·9 8·3 5·1 8·5 6·1 6·7 2·6 7·7 7·7 7·2 4·3	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Jänner 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen sind und nicht mehr zurückgestellt werden	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. ö. W.					
650	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Steine der Pos. 8·57 des Tarif-Theiles I	Pola Dignano Canfanaro	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	109 105 106	90	19 15 16	Im Kartirungswege		
				Pola Dignano Canfanaro	Budapest S.B.				111·5 107·5 108·5	91	20·5 16·5 17·5			
				Pola Dignano Canfanaro	Graz				82·5 78·5 79·5	70·5	12 8 9			
			Steine, bearbeitete, der Pos. 8·59 des Tarif-Theiles I	Pola	Wien (Matzleinsdorf)				121	100	21			
					Budapest S.B.				121	100	21			
					Graz				109	88	21			
651	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz, wie Nomenclatur des in der 8. Rubrik benannten Ausnahmetarifes	Garsten, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Uebersee, Station der kgl. bayer. Staats-Eisenbahnen	Holz der Abtheilung a): Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Holz der Abtheilung b) und c): Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 15. März bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband, Gütertarif Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung a) 0·66 „ b) 0·71 „ c) 0·75 Mark		Im Kartirungswege		
									Kreuzer ö. W.					
652	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle	Ossegg und Ossegg II	Assling	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	86	78	8	Im Kartirungswege		
					Lengenfeld				85	77	8			
									Kreuzer ö. W.					
653	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holzwolle (Holzfasern) der Pos. H-35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lemberg-Kleparow	Lemberg (Frachtenbahnhof) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	5	4	1	Im Kartirungswege		
						Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			6·4	5·2	1·2			
			Fichtenstammholz von 1 m Länge aus der Pos. H-20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lemberg (Frachtenbahnhof) transit	Lemberg-Kleparow	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der Strecken Beskid (Station)—Stryj, Stryj—Stanislau und Woronienka (Station)—Chryplin stammen und von einer Holzwolle-(Wollin-)Fabrik unter der eigenen Firma zu Productionszwecken bezogen werden			2·4	2	0·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
654	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Rohzucker und Pilézucker	a) von Klobuk, Schlan und Zlonitz (k. k. Oest. Staatsbahnen)	Gustavsburg transit, Mainz Hafen, Lugwigshafen a. Rh. transit und Mannheim transit	1. Verfrachtung von mindestens 500 Tonnen Roh- und Pilézucker innerhalb der in der 7. Rubrik angegebenen Zeit von einem Versender in den in der 5. Rubrik genannten Relationen; 2. Im Uebrigen Erfüllung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 1. März 1897 bis 30. September 1897	Ausnahmetarif vom 15. November 1892 für Zuckertransporte im Rhein- und Main-Umschlagsverkehre			15 Pfg.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende October 1897 bei der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München in Vorlage zu bringen sind. Diese Frachtbriefe dürfen keinen Rückvergütungsstempel der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen tragen und werden der einreichenden Partei nicht mehr zurückgegeben	
				b) von Svijan-Podol (Böhmische Nordbahn)							16 Pfg.			
				c) von Perutz (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), dann von Bakov und Münchengrätz (Böhmische Nordbahn)							17 Pfg.			
				d) von Chlumcan, Laun und Leneschitz (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), dann von den übrigen Verbandsstationen der Böhmischen Nordbahn, den sämmtlichen Verbandsstationen der Aussig-Teplitzer Bahn, ferner von Smichov loco und transit (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), endlich von Prag (Bubna, Bubna-Unionbank, Smichov loco und transit) und von Kralup loco und transit (Buschtěhrader Bahn)							18 Pfg.			
655	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Linz	Königgrätz	Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 274		Im Kartirungswege		
					Reichenberg					271				
					Leitmeritz					243				
					Reichenau i. B.					258				
					Hohenelbe					299				
					Friedland i. B.					292				
					Aussig (A.T.E.)					265·5				
					Teplitz					260				
					Kaaden-Brunnersdorf					239·8				
					Karlsbad					255·7				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										in Mark				
656	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkiesabbrände	Heufeld, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	a) Mährisch-Ostrau und Schönbrunn, Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn b) Mährisch-Ostrau und Schönbrunn, Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	ad a) und b) Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen und Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger. ad b) **Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 Wagenladungen** von einem Versender innerhalb der in der 7. Rubrik festgesetzten Zeit	Vom 5. März 1897 bis 31. December 1897	Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr, Tarifheft V vom 20. August 1880	ad b) 1·36	ad a) 1·36 ad b) 1·22	ad b) 0·14	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden und die nebst der Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zur Einreichung gebracht werden müssen	ad b) Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird hinsichtlich des Durchlaufes Salzburg—Mährisch-Ostrau, bezw. Schönbrunn ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden
657	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenbahn-Güterwagen, zweiachsige, auf eigenen Rädern laufend, im beiläufigen Gewichte von je: c) 6500 kg bis 7000 kg, b) 5500 kg, a) 5000 kg Eisenbahn-Personenwagen, dreiachsige, auf eigenen Rädern laufend, im beiläufigen Gewichte von je: c) 16.500 kg, b) 16.000 kg, a) 15.000 kg	Stauding transito (für Sendungen von Nesselsdorf)	Granica transito (für Sendungen an die Lodzer Eisenbahn und Warschau-Wiener Eisenbahn)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende März 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897		c) 18 Gulden pro Wagen, b) 17 Gulden pro Wagen, a) 16 Gulden pro Wagen c) 34 Gulden pro Wagen, b) 33 Gulden pro Wagen, a) 32 Gulden pro Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Francs pro Tonne = 1000 kg					
658	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3a im österr.-ungar.-italienischen Güterverkehr	Lavamünd	Pori transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen für den österr.-ungar.-italienischen Güterverkehr zur Abfertigung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. October 1887 für den österr.-ungar.-italienischen Güterverkehr	22·10	20·20	1·90	Kartirung		
				Ettendorf					22·40	20·50	1·90			
				St. Paul					22·80	20·90	1·90			
				St. Andrä					22·80	20·90	1·90			
				St. Stefan					23·20	21·30	1·90			
				Wolfsberg					23·20	21·30	1·90			
										Kronen per Wagen				
659	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Neunkirchen	Atzgersdorf-Mauer	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	26	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten
				Wr.-Neustadt						22				

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
12	Nr. 4 vom 12. Jänner 1897	272	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle (Holzfasern)	Lemberg	Den Stationen der im Abschnitte A des Heftes 2 vom Localgütertarife, Theil II der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthaltenen Linien	Die Rubrik 7 hat vom 16. März 1897 an zu lauten: Von Lemberg nach den Stationen der im Abschnitte A des Heftes 2 vom Localgütertarife, Theil II der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthaltenen Linien **mit Ausschluss der Localbahnstrecken Dolina—Wygoda und Tarnopol—Kopyczyńce**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. Wien, 4. März 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 22. Februar 1897,*) betreffend die Verwendbarkeit der von der Landesculturbank der Markgrafschaft Mähren auszugebenden Communal- und Eisenbahn-Schuldverschreibungen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die von der Landesculturbank der Markgrafschaft Mähren auszugebenden Communal- und Eisenbahn-Schuldverschreibungen können bis zum Höchstbetrage von 30,000.000 Gulden österr. Währ. zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendet werden.

§ 2.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes sind Meine Minister des Innern, der Justiz, der Finanzen und der Eisenbahnen beauftragt.

Wien, am 22. Februar 1897.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p. **Gleispach** m. p. **Biliński** m. p. **Guttenberg** m. p.

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 11. Februar 1897, Z. 4669/IV ex 1896, betreffend die Einführung einer einheitlichen Fahrtrichtung und Ausgestaltung der Geleiseanlagen in den Stationen.

Im Hinblicke auf die seit der Hinausgabe des im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt, Nr. 56 ex 1876, veröffentlichten Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 13. Mai 1876, Z. 1557 — betreffend die Einführung einer einheitlichen Fahrtrichtung und die Vermeidung des Befahrens der Weichen gegen die Spitze — erfolgte Ausbildung und ausgedehnte Anwendung von Weichensicherungsanlagen, sowie mit Rücksicht auf den seither eingetretenen Aufschwung des Verkehres findet das Eisenbahnministerium den eingangs citirten Handelsministerial-Erlass nunmehr ausser Kraft zu setzen und Nachstehendes zu verfügen:

1. Auf doppelgeleisigen Eisenbahnen ist stets das in der Richtung der Fahrt links liegende Geleise zu befahren.

Eine Ausnahme von dieser allgemein giltigen Norm wird in Ansehung der thatsächlichen Verhältnisse:

---

*) Enthalten in dem am 27. Februar 1897 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 62.

a) der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft rücksichtlich der doppelgeleisigen Strecken zwischen Střelitz und Bodenbach, sowie der doppelgeleisigen Strecke Stadlau—Marchegg—Landesgrenze;

b) der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft rücksichtlich der doppelgeleisigen Strecke Aussig—Komotau

bis auf Weiteres dahin gestattet, dass in den genannten doppelgeleisigen Strecken das in der Richtung der Fahrt rechts liegende Geleise wie bisher befahren werden darf.

2. Bei Neuanlagen oder grösseren Reconstructionen der Stationen ist auf eingeleisigen Bahnen ein durchlaufendes Hauptgeleise, auf doppelgeleisigen für jede Fahrtrichtung ein solches Geleise, und zwar derart anzulegen, dass in demselben keine Weichencurven vorkommen; in jeder Fahrtrichtung sollen nicht mehr als zwei Weichen gegen die Spitze befahren werden. Nachdem die Hauptgeleise in erster Linie für den Personenzugsverkehr bestimmt sein sollen, so sind sie möglichst nahe dem Aufnahmsgebäude, bezw. dem für den Aufenthalt der Reisenden bestimmten besonderen Perron anzulegen, damit das Ueberschreiten von Geleisen thunlichst vermieden werde.

3. Stationen doppelgeleisiger Strecken sollen bei Neuanlagen oder grösseren Reconstructionen derart hergestellt werden, dass das Vorfahren von Zügen ohne Zurückschieben des ausweichenden Zuges, somit durch directe Einfahrt desselben in das zum Ausweichen bestimmte Geleise erfolgen könne. Sofern die örtlichen Verhältnisse die Anlage beiderseits eingebundener Ausweichgeleise nicht zulassen, diese daher als Stutzgeleise hergestellt werden müssen, sind die Weichen dieser Geleise möglichst nächst dem Dienstgebäude zu situiren.

Die Ausweichgeleise sollen grundsätzlich auf der der Fahrtrichtung entsprechenden Bahnseite liegen, damit der ausweichende Zug das zweite Hauptgeleise weder zu benützen noch zu durchschneiden braucht.

Alle in den Hauptgeleisen liegenden, gegen die Spitze zu befahrenden Wechsel müssen in eine verlässlich wirkende Sicherungsanlage mit entsprechender Signalabhängigkeit einbezogen sein.

4. Abzweigeweichen auf currenten Strecken sollen so situirt sein, dass das gerade Geleise derselben in das Geleise der Hauptlinie zu liegen kommt.

Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. März 1897, Z. 3324/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 17. Februar 1897 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die am 15. August 1896 eröffnete vollspurige Localbahn Türkheim-Wörishofen, die am 28. December 1896 eröffnete vollspurige Bühlerthalbahn, ferner die seit 1. Mai 1892 für den Güterverkehr eröffnete schmalspurige Localbahn Stadtamhof-Donaustauf (Walhallabahn), sowie die seit 4. December 1895 eröffnete vollspurige Localbahn Meckenbeuren-Tettnang dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden sollen. Von diesen Bahnen werden die erste von ihrer Betriebsverwaltung in Wörishofen, die zweite von ihrem Vorstande in Karlsruhe und die beiden letzten von der Direction der Localbahn-Actiengesellschaft in München betrieben.

Dieser Mittheilung ist von dem Reichseisenbahnamte beigefügt worden, dass die in den internationalen Verkehr einbezogene Warstein-Lippstadter Eisenbahn die Bezeichnung „Westphälische Landeseisenbahn" erhalten hat.

Hienach werden in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet (IV. Ausgabe vom 1. Jänner 1897), unter

Deutschland

A. II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung

folgende Ergänzungen und Berichtigungen vorzunehmen sein:

1. Es sind nachzutragen:

20[a] Bühlerthalbahn.
58[a] Meckenbeuren-Tettnanger Localbahn.
84[a] Stadtamhof-Donaustaufer Localbahn.
86[a] Türkheim-Wörishofener Localbahn.

2. Die unter Nr. 87 aufgeführte Warstein-Lippstadter Eisenbahn hat die Bezeichnung Westphälische Landeseisenbahn erhalten und wird daher als Nr. 88 hinter die Wermelskirchen-Burger Eisenbahn einzureihen sein, während die letztere die Nr. 87 erhält.

Das genannte Centralamt hat im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens hievon Kenntniss genommen und gemäss Art. 57, Z. 1, den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. Februar 1897 Kenntniss gegeben. Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt einen Monat vom Datum dieses Benachrichtigungsschreibens an gerechnet (Art. 58, Abs. 2).

Wien, am 1. März 1897.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Zweck und Bestimmung des Lagerplanes ist in erster Reihe die graphische Darstellung und Evidenz der thatsächlich und rechtlich bestehenden Bauverhältnisse des Ortes.

2. Von einer Gemeinde intendirten Aenderungen eines genehmigten Lagerplanes, welche nicht gesetzlich taxativ aufgezählte Momente betreffen, kann nicht von amtswegen, sondern nur im Instanzenzuge entgegengetreten werden.

3. Die Einwendung der res judicata hat nicht statt, wo öffentliche Interessen in Frage kommen.

Der böhmische Landesausschuss hatte im Einverständnisse mit der Prager Statthalterei mit Erlass vom 19. Juli 1893, Z. 31.117, das Ansuchen der Gemeinde N. P. um Aenderung des genehmigten Lagerplanes in der Richtung, dass alle darin vorkommenden, die Art der Verbauung der Grundstücke nach Lage und Terrain kennzeichnenden Bemerkungen aus demselben auszuscheiden seien, mit der Motivirung abgewiesen, dass die Bestätigung des die gemachten Bemerkungen enthaltenden Lagerplanes bereits längst in Rechtskraft erwachsen ist und dermalen kein Grund vorliegt, diesen Plan zum Nachtheile der öffentlichen Interessen zu ändern.

Diese Entscheidung wurde über Beschwerde der Gemeinde nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Hiebei ging der Verwaltungs-Gerichtshof von folgenden Erwägungen aus:

Nach § 5 der Bauordnung für Böhmen vom 10. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 40, kann von dem genehmigten Lagerplane in Bezug auf Richtung, Lage und Niveau der darin festgestellten öffentlichen Strassen und Plätze nur unter Einhaltung des im § 4 vorgezeichneten Verfahrens abgewichen werden.

Hieraus erhellt, dass die Gemeinde Aenderungen planlicher Darstellungen anderer Art zu beschliessen und — sobald die Beschlüsse im gesetzlichen Instanzenzuge rechtskräftig geworden sind — im eigenen Wirkungskreise durchzuführen berechtigt sei, ohne diesfalls noch an die Genehmigung der Oberbehörden gebunden zu sein.

Zudem lässt die Vergleichung der Bestimmungen der §§ 1, 2, 4 und 5 lit. c) mit jener des § 6 erkennen, dass der Lagerplan keineswegs den Zweck und die Bestimmung hat, jene Aenderungen der baulichen Verhältnisse des Ortes, welche im Zeitpunkte der Verfassung des Lagerplanes aus Rücksicht für sanitäre Bedürfnisse, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehres nothwendig und wünschenswerth erscheinen, in definitiver Weise festzustellen, sondern vielmehr in erster Reihe die graphische Darstellung und hiedurch die Evidenz der thatsächlich und rechtlich bestehenden baulichen Verhältnisse des Ortes bezweckt.

Gleichwie nun die Veranlagung eines Lagerplanes deshalb, weil sich derselbe auf die planliche Darstellung der factisch und rechtlich bestehenden baulichen Verhältnisse beschränkt und die Einzeichnung künftiger Regulirungen unterlässt, sei es, weil die Gemeinde solche überhaupt nicht beabsichtigt, sei es, weil sie ihre Absicht zum Ausdrucke zu bringen nicht an der Zeit erachtet, auf Grund der citirten gesetzlichen Bestimmungen nicht wird beanständet werden können, wird auch den von der Gemeinde intendirten Aenderungen eines bereits genehmigten Lagerplanes — sobald diese Aenderungen nicht die im § 5 taxativ aufgezählten Momente betreffen — nicht von amtswegen, sondern nur im Instanzenzuge entgegengetreten werden können.

In der Berufung der angefochtenen Entscheidung auf den rechtskräftigen Landesausschuss-Erlass konnte das vermeintliche Motiv für diese Entscheidung darum nicht erkannt werden, weil es sich gegebenen Falles um eine Verwaltungssache handelt, bei welcher öffentliche Interessen in Frage kommen, die Einwendung der entschiedenen Sache somit nicht Anwendung findet.

[Erkenntniss vom 20. December 1894, Z. 4964; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 1195.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Baufortschritte. (Stand derselben mit Ende des Monates December 1896.) In Folge der Aenderung in der Verwaltung der Oesterr. Staatsbahnen hat die Zusammenstellung der Baufortschrittsberichte seit dem Monate Juni 1896 eine Unterbrechung erfahren. Das Resultat der gegenwärtigen Zusammenstellung der monatlichen Uebersicht über die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen mit Schluss des Monates December 1896 gibt folgendes Bild:

Bezeichnung der Bahn	Länge in Kilometer	Im Baue am 1. December	Verbleiben im Baue mit 1. Jänner
A. Hauptbahnen:			
Halicz-Ostrów-Tarnopol	104·3	104·3	104·3
Marienbad-Karlsbad	53·8	14·4	14·4
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	42·3	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summa der Hauptbahnen	280·6	225·1	225·1
B. Localbahnen:			
Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg	42·1	42·1	42·1
Zell am See-Krimml	53·0	53·0	53·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Itzkany-Suczawa	5·1	5·1	5·1
b) Hliboka-Sereth	15·3	15·3	15·3
c) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42·2
d) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
e) Lużan-Zaleszczyki	43·0	43·0	43·0
Schlackenwerth-Joachimsthal	9·1	9·1	—
Melnik-Mšeno mit Abzweigung Lhotka-Střelitz-Elbeumschlagplatz	29·1	29·1	29·1
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Cerćan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobřiš	61·8	61·8	61·8
Rakonitz-Petschau mit Abzweigung Protivic-Buchau	87·0	68·9	68·9
Borki wielkie-Grzymałów	31·9	31·9	31·9
Saitz-Czeicz-Göding	38·0	38·0	38·0
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz)-Reichenberg mit	129·1	35·9	35·9
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Elektrische Strassenbahn Prag-Visočan-Lieben (Rest)	0·6	0·6	—
Elektrische Strassenbahn in Czernowitz	6·8	6·8	6·8
St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach	30·0	30·0	30·0
Elektrische Strassenbahn in Teplitz Theilstrecke Schulplatz — Schlossgarten	0·8	—	—
Barzdorf-Jauernig	5·5	5·5	5·5
Haugsdorf-Weidenau	4·7	4·6	4·6
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summa der Localbahnen	738·0	624·0	614·3

Es sind sonach durch den Baubeginn der Theilstrecke

Schulplatz — Schlossgarten der elektrischen Strassenbahn in Teplitz 0·8 km im Monate December zugewachsen; dagegen durch die Bauvollendung:

1. der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal . . . . 9·1 km
2. des Restes der elektrischen Strassenbahn Prag-Vysočan-Lieben . . . . 0·6 km
3. der Theilstrecke Schulplatz—Schlossgarten der elektrischen Strassenbahn in Teplitz . . . . 0·8 km

abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates December 1896 225·1 km Hauptbahnen und 614·3 km Localbahnen in Bauausführung. Ferner ist noch zu bemerken, dass am 25. Jänner 1897 die Theilstrecke Podwysokie—Ostrów—Berezowica der k. k. Staatsbahnen mit 72·3 km und die Theilstrecke Cerčan-Pišely—Krhanitz der Localbahn Cerčan-Modřan mit 61·8 km am 18. Jänner 1897 eröffnet wurde; so auch wurde die Localbahn Saitz-Czeicz-Göding dem provisorischen Frachtenverkehre bereits übergeben.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und Herstellung einer Veranda in Simmering: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und Herstellung einer Veranda in der Station Simmering der Linie Wien — Bruck a. d. L. der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1444/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ausweis über die im IV. Quartal 1896 auf den bereits im Betriebe stehenden Linien der österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Haltestelle: Neu-Sandec Stadt (zwischen Marcinkowice und Neu-Sandec der Linie Zwardon—Neu-Zagórz)	1. November	Für den beschränkten Eilgutverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt vorläufig nur im Localverkehre nach der factischen Entfernung in Tarifkilometer. War vor dem 1. November nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.
	Station: Kłaj (zwischen Podłeże und Bochnia der Linie Krakau—Lemberg)	1. November	Für den unbeschränkten Güterverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach der factischen Entfernung in Tarifkilometer. War bis 1. November nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr und Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.
	Haltestelle: Wierchomla (zwischen Piwniczna und Żegiestow der Linie Orlo—Tarnów)	1. December	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach der factischen Entfernung in Tarifkilometer.
	Station: Linz Umschlagplatz der Linie Linz Bahnhof—Linz Donauumschlagplatz	16. November	Für Loco-Auf- und Abgabe von Gütern in Wagenladungen	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den bestehenden für den Umschlag giltigen Tarifen mit Hinzurechnung allfälliger Auf- oder Abgabs-Nebengebühren. War vor dem 16. November nur für den Donauumschlagverkehr eröffnet.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ladestelle: Steinbruch (zwischen Czernotin und Milotitz der Linie Mähr.-Weisskirchen—Krasna)	24. October	Für die Auflieferung von Stein- und Schottermaterialien in ganzen Wagenladungen	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des im Nachtrage XVI zu den ab 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen der K.F.N.B. sub Pos. VI vorgesehenen Stationstarifes.
Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Haltestelle: Aschmeritz (zwischen Mislitz und Bochtitz der Linie Wien—Střelitz)	1. October	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des gesellschaftlichen Tarifes für Personen und Reisegepäck nach Massgabe des anruhenden Kilometer- bezw. Zonenzeigers.

Nachtrag zum Ausweise pro III. Quartal 1896.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Station: Stein-Irresdorf der Linie Budweis—Salnau)	1. Juli	Für den beschränkten Frachtgutstückverkehr	War bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsgüter-Verkehr eröffnet.
	Haltestelle: Gross-Selnitz der Linie Olmütz—Čellechowitz	15. Juli	Für den beschränkten Eilgutverkehr	War bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsgüter-Verkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 4. Februar 1897, Z. 61.752 ex 1896, der Wiener Bauunternehmungsfirma Ritschl & Comp. für eine von der Station Huszt der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende,
   a) im Bereiche des Comitates Marmaros über Iza, Keselymezö, Lipcse, Herincse, Berezna, Alsó-Bisztra und die Gemarkung der Gemeinde Vacskómezö bis Ökörmezö führende Hauptlinie,
   b) eine von der zukünftigen Station Lipcse der Linie a) ausgehende, über Lipcse-Polyána bis Dolha führende Flügelbahn der Hauptlinie,
   c) eventuell für die Fortsetzung der Hauptlinie von Ökörmezö aus über Szolyma, Majdánka, Felsö-Bisztra-Telep, Toronya und die Gemarkung der Gemeinde Priszlop bis an den Fuss der Karpathen nächst der ungar.-galizischen Landesgrenze

   auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 4. Februar, Z. 2887, dem Gustav Vallaszky und dem Victor Pálffy für eine von der Station Töke-Terebes-Galsécz der Linie Sátorálja-Ujhely—Örmezö—Töke-Terebes-Galsécz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende,
   a) über Galsécz, Parnó, Szócs-Polyánka und die Gemarkung der Gemeinde Varranó bis Tavarna,
   b) eine von der Station Örmezö der genannten Linie aus gleichzeitig bis Tavarna,
   c) eine von der zukünftigen Endstation Tavarna der Linien a) u. b) aus in deren Fortsetzung über Kis-Domása, Nagy-Domása, Kelecse, Petöfalva, Turány, Nagy-Brezsnyicze, Sztropkó, Tisünyecz, Duplin, Szorocsin, Alsó-Szvidnik, Felsö-Szvidnik, Ladomér, die Gemarkung der Gemeinde Krojna-Polyána und weiterhin über Komárniki bis an den Fuss der Karpathen, eventuell bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 4. Februar, Z. 2964, den Frauen Josefa Mán, Baronin Clara Stojka und Rosa Mán für eine von der Station Marmaros-Sziget der Hauptlinie Szerencs—Marmaros-Sziget—Körösmezö der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitats Marmaros im Iszaoder im Vissóthale bis Kirlibaba (Comitat Besztercze-Naszód, Siebenbürgen) und weiterhin bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Suczawa führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate December 1896.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate December 1896 vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	12
	in Stationen	22
Zusammenstösse	auf freier Bahn	3
	in Stationen	26
sonstige Betriebsunfälle		189
	zusammen	252

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	6	6
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	41	107
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	6
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	19	14
zusammen	66	133

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	—	1
Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Directionen in Altona	1	—
„ Berlin	—	3
„ Cassel	1	—
„ Köln a. Rh.	—	1
„ Halle a. S.	1	—
„ Königsberg i. Pr.	1	—
„ Magdeburg	1	—
Königlich Württembergische Staatseisenbahnen	1	—
Hessische Ludwigs-Eisenbahn	—	1
wie vor	6	6

Bei den Betriebsunfällen wurden
58 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
226 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 37.087 km . . . 237 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2120 km . . . 15 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	156	115
bei den Privatbahnen	141	68

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Elberfeld, in Berlin und in Essen a. Ruhr,
bei den Privatbahnen
die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn und die Krefelder Eisenbahn.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Derenburg nach Minsleben.) Der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Derenburg nach Minsleben ertheilt worden.

Frankreich. (Erlass des Ministers für öffentliche Arbeiten, betreffend den Concessionirungsmodus von Strasseneisenbahnen [Tramways].) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat in einem an alle Departements gerichteten Erlasse den Umfang der Ingerenzsphäre der Präfecten bei Concessionirung von Tramwaylinien präcisirt. Die Prüfung der Vorarbeiten ist Sache der Präfectur, und sind ausschliesslich nur die bereits spruchreif ausgearbeiteten und dementsprechend ausgestatteten Projectselaborate dem Minister vorzulegen, dem es vorbehalten bleibt, den Präfecten zur Ertheilung der Concession zu ermächtigen. Elaborate von Linien, welche im Interesse des Gemeinwohles zu erbauen und bezüglich welcher vorauszusetzen ist, dass sie Anspruch auf staatliche Unterstützung zu erheben berechtigt sind, werden diesbezüglich vorerst vom Chefingenieur des Departements geprüft, der sich ausserdem davon überzeugen wird, ob die einzelnen Dispositionen des definitiven Elaborates mit jenen des Vorprojectes übereinstimmen und ob der Concessionswerber sich streng an die Punctationen des vom Ministerium genehmigten Bedingnissheftes gehalten hat. Erst nach Constatirung des den Gesetzen entsprechenden Vorganges ist der Präfect ermächtigt, auf Grundlage des die Nützlichkeit des Baues anerkennenden Ministerialdecretes die Ausführung des Baues zu genehmigen. Der Präfect ist ferner ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Chefingenieur auf Antrag des Concessionärs die Anzahl und den Ort der Anlage von Stationen zu normiren. In allen jenen Fällen, in welchen Wasserläufe, bestehende Brückenobjecte, welche über oder unter Staatsstrassen führen, Uebersetzungen von öffentlichen Eisenbahnen (chemins de fer d'intérêt général) durch die Trasse der projectirten Tramwaylinie tangirt würden, ist ebenso wie in der Frage der Herstellung von Anschlüssen letzterer an erstere die Ausführung der Arbeiten von der Genehmigung des Ministers abhängig.

— (Concessionirung von Tramways mit elektrischem Betriebe.) In Frankreich, wo die Tendenz sowohl der Umwandlung bereits bestehender, mit Pferdekraft betriebener Tramwaylinien auf elektrischen Betrieb, als auch des Baues neuer gleichfalls elektrisch betriebener Tramways neuester Zeit in den

Vordergrund getreten ist, wurden, den Verlautbarungen des „Officiel“ zufolge, nachstehend verzeichnete neue Tramways mit elektrischem Betriebe concessionirt:

1. Mit Erlass vom 23. December 1896 im Bereiche des Seine-Departements von Petit-Ivry nach den Pariser Central-Markthallen.
2. Mit Erlass vom 10. Jänner 1897 von Grenoble über Gières und Uriage nach Vizille.
3. Mit Erlass vom 26. Jänner 1897, Marne-Departement im Bereiche der Stadt Châlons-sur-Marne.
4. Mit Erlass vom 30. December 1896, Departement de la Seine-Inférieure, zwischen Rouen, Blosseville und Messnil-Esnard.
5. Dem Beschlusse des „Conseil général“ des Seine-Departements zufolge
   a) von der Porte d'Orléans über Sceaux bis Chatenay (Paris);
   b) von der Porte d'Allemagne bis in den Bereich des Bezirkes Pantin (Paris);
   c) von Charenton nach Alfortville;
   d) von Saint-Ollen ins Champ de Mars (Paris);
   e) vom Tramwaydepot Luxembourg (Paris) über Arcueil bis Cachan (eventuell mit Serpolet-Wagen).

— (Projectirte Umgestaltung von mit Pferdekraft betriebenen Pariser Tramwaylinien auf elektrischen und theilweise Serpolet-Wagen-Betrieb.) Der Präfect des Seine-Departement und der Stadt Paris hat auf Ansuchen der Pariser Municipalverwaltung eine Enquête in Angelegenheit der Umgestaltung sämmtlicher mit Pferden betriebenen hauptstädtischen Linien auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17) einberufen. Die Veranlassung zu dieser nunmehr intensiv auftretenden Bewegung zu Gunsten des elektrischen Betriebes gab der bereits als gesichert zu betrachtende Ausbau der mit Elektricität zu betreibenden Metropolitan-Bahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16). Als Betriebskraft für die Central-Stromerzeugungsstation ist die Wasserkraft der Seine in Aussicht genommen. Obzwar der Strom die Hauptstadt mit trägem Gefälle durchschneidet, bieten jedoch die grossen Wehren bei Port-à l'Anglais und Suresnes genügenden Krafteffect, um bei Anwendung von rationell construirten Turbinen viele tausende Pferdekrafteffecte zu erzeugen und für den gedachten Zweck nutzbar zu machen. Dem Minister für öffentliche Arbeiten, Mr. Turrel, welcher sich persönlich für diese Art des Betriebes interessirt, steht im Sinne der anlässlich der Gründung zwischen den Actiengesellschaften „Compagnie des Omnibus“, „Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine“ und der „Compapnie générale parisienne“ und dem Staate abgeschlossenen Verträge das Recht zu, bezüglich elf von den Genannten betriebenen Linien den Motorenbetrieb als Ersatz für den Pferdebetrieb von amtswegen zu fordern. Es sind dies die derzeit mit Pferden betriebenen Linien: Auteuil—Saint-Sulpice, Place de la Nation—Gare (Bahnhof) de Sceaux, Charenton—Place de la République, Montreuil—Châtelet, Pantin—Opéra, Neuilly (Boulevard du Château)—Madeleine, Courbevoi (Place Victor Hugo)—Madeleine, Auteuil—Madeleine, Choisy-le-Roy—Châtelet, Porte d'Orléans—Saint-Philippe du Roule, Porte Maillot—Opéra, Vangirard—Gare du Nord, Gare du Nord—Gare d'Orléans, Passy—Hôtel de Ville (Rathhaus). Der Minister beauftragte bereits den Präfecten, die früher genannten Gesellschaften aufzufordern, innerhalb von sechs Monaten präcise Vorschläge über die Art und Weise der Ausführung der Umgestaltung vorzulegen. Des Ferneren erklärt der Minister, seine Zustimmung dafür zu ertheilen, dass sowohl die Präfectur des Seine-Departements, als die hauptstädtische Communalverwaltung den anderen Tramway-Gesellschaften gegenüber, falls ihnen im Sinne von Verträgen diesbezüglich Rechtstitel zustehen sollten, hievon umfassend Gebrauch machen, um die raschere Umgestaltung des animalischen auf Motorenbetrieb zu erzielen. Bezüglich der „Compagnie des Omnibus“, als Eigenthümerin einer Anzahl von ihr betriebener Tramwaylinien, ist zu bemerken, dass sie bereits die Auflassung des Pferdebetriebes und die Einführung von Serpolet-Wagen beschlossen hat, von welchen eine Anzahl schon in nächster Zeit geliefert werden wird. Auch ist der Umbau der Stallungen des Hauptdepots in Saint-Quens auf Remisen bereits im Stadium der Vollendung. Sämmtliche Geleise der grossen Remissenhalle sind mit Gräben (gleich den Aschencanälen) durchzogen, um die Beschaffenheit des unter dem Wagen befindlichen Motors vor Ausfahrt und nach Heimkehr der Wagen untersuchen zu können. Die mit Serpolet-Wagen zu betreibenden Linien sind: Bastille—Porte de Clignaucourt, Bastille—Cimetiere (Friedhof) de Saint-Quen (die längsten und schwierigst zu betreibenden) und Vincennes—Saint-Augustin.

— (Projectirter Bau von Seehafen-Industriebahnen.) Das „Journal Officiel“ verlautbart die Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe der als den allgemeinen öffentlichen Interessen entsprechend befundenen Seehafen-Industriebahnen im Bereiche der Hafengebiete von Saint-Nazaire (Erlass vom 20. Jänner 1897) und von La Palice (Erlass vom 5. Februar 1897).

— (Länge und Erträgniss der Staatseisenbahnen im Jahre 1895.) Am 31. December 1895 hatte das vom französischen Staate betriebene Eisenbahnnetz eine Gesammtlänge von 2761 km (um 20 km mehr als im Vorjahre).

Die Einnahmen betrugen im Jahre 1895:

Reisende	14,952 048 Frcs.
Eilgut	4,800.319 „
Frachten	21,579.251 „
Sonstige Einnahmen . . .	401.773 „
Gesammteinnahmen . . .	41,733.391 Frcs.

Diesen gegenüber betrugen die Ausgaben insgesammt 31,662.436 Frcs., und ergab sich aus dem eigentlichen Bahnbetriebe ein Reingewinn von 10,070.955 Frcs., und mit Zurechnung von 3,761.590 Frcs., welche die Transportsteuer für Reisende und Eilgüter, die Stempelgebühren für Recepisse und Frachtbriefe etc. eintrugen, ferner von 3,818.969 Frcs. für unentgeltliche Beförderung von Reisenden, Frachtgütern etc., welche dem Ausgabenconto zugerechnet sind, von insgesammt 17,651.414 Frcs. Diese Summe ist allerdings insofern nicht als absoluter Reingewinn zu Gunsten der aus dem Eisenbahnbetriebe resultirenden staatlichen Einnahmen zu betrachten, da den Vorschriften des bestehenden Budgetirungssystems zufolge die Ausgaben für Zubauten, Reconstructionen, Ankauf und Austausch von Eisenbahnlinien nicht im Verwaltungsconto figuriren, sondern im allgemeinen Staatsbudget ausgewiesen werden.

Am 31. Jänner 1895 bestand das rollende Materiale der Staatsbahnen aus 549 Locomotiven, 1769 Personen- und 14.428 diversen Wagen.

Der Betriebscoëfficient, welcher im Jahre 1894 noch 76 bis 75 pCt. betrug, stellte sich im Jahre 1895 auf 75 bis 84 pCt., bei welchem Anlasse zu bemerken ist, dass derselbe bei den in gesellschaftlichem Betriebe stehenden Bahnen zwischen 45 bis 26 pCt. und 62 bis 74 pCt. variirt.

Schiffahrt.

Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Am 17. Jänner fand die diesjährige ordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft statt. Dem Berichte, welchen die gesellschaftliche Direction über das Betriebsjahr 1896 erstattete, ist zu entnehmen, dass zwar die Gesammteinnahmen dieses Jahres jene des Vorjahres 1895 um fl. 7243·94 überstiegen, gleichwohl aber der erzielte Reingewinn hinter dem vorjährigen zurückblieb. Die Ursachen dieses minder günstigen Betriebsergebnisses liegen theilweise in den wesentlich erhöhten Verwaltungskosten, indem zufolge der Vermehrung des Schiffsparkes auch das Erforderniss an Gehalten und Löhnen stieg, die Unfalls- und Krankenversicherungsbeiträge zunahmen, ferners die Kohlenpreise sich vertheuerten und auch für die Beseitigung von durch Hochwasser verursachten Schäden mehr aufgewendet werden musste, hauptsächlich sind aber daran die ungünstigen Witterungsverhältnisse des Gegenstandsjahres schuld. Zufolge des strengen, lange andauernden Winters konnte die Schiffahrt erst am 9. März eröffnet werden. Zufolge Hochwassers musste dieselbe schon am 10. März wieder unterbrochen werden und konnte erst am 12. März wieder aufgenommen werden. In der Zeit vom 4. bis 8. Mai musste der Verkehr abermals wegen Hochfluthen eingestellt werden, der Schluss der Schiffahrtssaison aber erfolgte ebenfalls schon am 27. November mit Beginn der Eisbildung auf der Moldau. Die Anzahl der Schiffahrtstage betrug daher nur 258. Aber auch in dieser kurzen Saison war das Wetter vielfach ungünstig, insbesondere im April, Mai und vom 20. August bis zum Schiffahrtsschlusse. In den Sommermonaten wurden nicht weniger als 12 Sonn- und Feiertage verregnet. Zur leichteren Zurechtfindung des Publicums wurden sämmtliche Stationen mit Aufschriftstafeln versehen, der Ausrüstung und Erhaltung der Schiffe ein reges Augenmerk zugewendet, am Dampfer „Prag“ die elektrische Beleuchtung eingeführt und der Dampfer „Primator Dittrich“ mit zwei neuen Schaufelrädern, Patent Morgan, versehen. Auch in der Werkstätte an der grossen Smichover Aufschwemme wurden Verbesserungen vorgenommen, zur Beseitigung

der Rauchbelästigung auf verschiedenen Dampfern Versuche mit dem Rauchverzehrer System Kovitzky vorgenommen. Der Bericht enthält weiters die Ankündigung, dass auch im nächsten Jahre bedeutende Auslagen zu gewärtigen sind, indem in diesem Jahre die letzten Raten der drei neu angekauften Dampfer fällig werden und ausserdem ein neuer Landungsplatz zwischen den bereits vorhandenen Anlandestellen unterhalb des Palackyquai hergestellt werden muss. Ebenso wird in Kuchelbad zur Vermeidung des Andranges noch eine Landungsstelle für die grossen Dampfer, in Branik eine solche für die kleinen Dampfer errichtet werden. Zur Deckung dieser Auslagen wird die Ausgabe von 100 neuen Actien in Vorschlag gebracht. Die Gesammteinnahmen des Jahres 1896 betrugen fl. 108.075, die Gesammtausgaben fl. 99.620·21½. Unter den Ausgaben sind fl. 21.914·12 Verwaltungsauslagen, fl. 44.541·44 Gehalte und Löhne, fl. 17.771·84 für Brennmaterial, fl. 2770·81 für Passivzinsen, fl. 12.986·72 für Amortisationen. Von den Einnahmen entfallen auf Fahrkarten und Frachten fl. 108.075·10. Der Reingewinn beträgt fl. 8454·88½. Die Generalversammlung beschloss, von demselben nach Abzug einer fünfpercentigen Tantième an den Verwaltungsrath fl. 20 (= 10 pCt.) auf jede Actie zu vertheilen. Bei den von der Generalversammlung vorgenommenen Wahlen wurden gewählt: zum Director Ritter v. Raschin, zu Verwaltungsräthen W. Hauner, G. Kettner, Al. Oliva, Fr. Prochazka, Adolf Styblo, F. Voitl, zu Revisoren J. F. Blecha, Johann Montanelli. Der Schiffspark des Unternehmens besteht derzeit aus 16 Dampfern: „Prag“, „Vyšehrad“, „Stefanie“, „Rudolf“, „Franz Josef I.“, „Ferdinand der Gütige“, „Primator Dittrich“, „Smichov“, „Zarist“, „Přemysl“, „Libussa“, „Königssaal“, „Zbehor“, „Branik“, „Kuchelbad“, „Podol“.

Hamburger Verein Oberländischer Schiffer. (Geschäftbericht über das Vereinsjahr 1896.) Nach dem Berichte, welchen der Vorstand dieses Vereines der am 13. Februar abgehaltenen Jahreshauptversammlung erstattete, konnte zufolge des milden Winters 1895/1896 die Schiffahrt von verschiedenen Gesellschaften auf der unteren Elbe schon in der zweiten Hälfte des Monates Jänner aufgenommen werden. Am 4. December erfolgte zwar wegen Frostes die Einstellung der Fahrten, doch liess der mit 8. December beginnende nachhaltige Witterungsumschlag das Eis verhältnissmässig rasch verschwinden, so dass schon am 10. December wieder Schleppzüge von Hamburg abgelassen werden konnten. Am 18. December mussten die Schiffe neuerdings Winterstand nehmen, den sie aber am 24. December zum Theil wieder verliessen, und herrschte bis zum Schlusse des Berichtsjahres so milde Witterung, dass auf deutschem Elbegebiete überall gefahren werden konnte. Die Elbe hatte vom Beginn des Jahres bis in den November hinein einen überaus guten und vollschiffigen Wasserstand. Der noch nie dagewesene oder auch nur geahnte Tiefstand der Frachten, bei dessen dauerndem Anhalten das ganze Schiffergewerbe in Nothlage gerathen müsse, fände jedoch seine Erklärung nur theilweise in diesen Wasserstandsverhältnissen. Die Hauptursache desselben liege vielmehr in dem scharfen Wettbewerbe der Dampferbesitzer, welche ihre Dienste zu und auch unter den Selbstkosten anboten. Die Einfuhr von Massengütern, als: Getreide, Roheisen, Jute, Baumwolle, war aussergewöhnlich gross, dagegen das Ausfuhrgeschäft nicht sehr rege, so dass eine grosse Anzahl von Fahrzeugen auf der Oberelbe wochenlang auf Ladung warten musste und auch dann noch zu Frachtsätzen abgeschlossen wurde, die keinen Nutzen liessen. Der Wasserstand der Havel und Spree war durchgängig ein guter, die Frachten und Schlepplöhne aber ebenso gedrückt wie auf der Elbe, trotz des mit Ausnahme von Getreide lebhafteren Gütergeschäftes. Auch von den Verhältnissen im Odergebiete sei nichts Günstiges zu berichten. Der Wasserstand der Saale endlich war durchschnittlich ein guter, so dass die Tragfähigkeit der Schiffe meist ziemlich ausgenützt werden konnte; indessen fanden auch die Schiffer auf diesem Flusse keine lohnende Beschäftigung, und selbst der Versuch eines Zusammenschlusses derselben behufs Erzielung wenigstens auskömmlicher Frachten, hatte keinen günstigen Erfolg, da ein grosser Theil des sonst zur Verschiffung kommenden Zuckers seinen Weg über den Elbeumschlagsplatz Aken nahm. Als grosse Erleichterung im Saaleverkehr ist die Verlegung der Schleusenreparatur auf die Wintermonate zu bezeichnen, dagegen macht sich mit dem steigenden Verkehre die Unzulänglichkeit der bestehenden Einrichtungen an den Saale-Umschlagplätzen immer fühlbarer, und wäre eine Abhilfe dringend nothwendig. Der Bericht des sehr rührigen, ein offenes Auge für alle die Schiffahrt tangirenden Angelegenheiten besitzenden Vereines erwähnt sodann der verschiedenen Fragen, in denen letzterer im Interesse der Schiffahrt in einer oder der anderen Weise intervenirte. Es sind dies die Vorschriften wegen Löschens und Lieferns von Zucker in Hamburg, der Entwurf einer Aichordnung für die Elbeschiffahrt und eines neuen Elbeschiffahrtsvertrages, die Frage der Anbringung von Duc d'Alben im Pente- und Hofe-Canal, um das das Ueberwintern von Flussschiffen in diesen Canälen zu ermöglichen, die Frage der Signalisirung an der Belgern'schen Ecke, der Brücke über den Veddel-Canal, der Anbringung von Duc d'Alben im Durchstiche, die Fragen der Bezeichnung des Fahrwassers der Havel, der Zollabfertigung zwischen den beiden Elbebrücken in Hamburg, der Errichtung eines Hafens zu Hitzacker, der Einrichtung eines Nachrichtendienstes über die Frachtverhältnisse im Schiffsverkehre zwischen Stettin—Magdeburg, Breslau—Magdeburg und Breslau—Hamburg, der Rathenower Schleuse, der Unzuträglichkeiten beim Löschen im Hafen von Riesa, der Zollrevision in Entenwärder, der Zollrevision der mit Begleitung durch den Freihafen nach dem Durchstiche fahrenden Frachtschiffe und das Hamburger Hafengesetz nebst Hafenordnung. Der Verein ist im Laufe des Berichtsjahres auch dem deutsch-österreichisch-ungarischen Verbande für Binnenschiffahrt beigetreten und zählt derzeit 291 Mitglieder. An 14 Schiffer wurden Seitens des Vereines Ehrenzeugnisse vertheilt.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im März 1897.)

Im März 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	März
Liverpool	„Andalusian“	1—10
Gibraltar [1]), London	„Petöfi“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Rosario“	1—10
Liverpool	„Marathon“ (Cunard Line)	5—15
Rouen	„Mátyás Király“	10—20
Algier [1]), Glasgow	„Matlekovits“	10—20
Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	10—20
London	„Narva“	10—20
Bordeaux	„Tibor“	10—20
Liverpool	„Algerian“	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Zrinyi“	25
Liverpool	„Tarifa“ (Cunard Line)	21—31
London	„Wm. Bailey“	21—31
Glasgow	„Zichy“	21—31
New-York	„Britannia“ (Anchor Line)	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Deák“	25/III-5 IV

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Von	Nach	Dampfer	März
Liverpool	Triest, Fiume	„Alsatian“	1—10
London	„ „	„Szt. László“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo“	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Samaria“ (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	Triest, Fiume	„Jokai“	5—15
London	„ „	„Sultana“	10—20
Glasgow	„ „	„Nagy Lajos“	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo“ (Cunard Line)	15—25
Rotterdam, Antwerpen	Triest, Fiume	„Baross“	21—31
Rouen	„ „	„Báthori“	21—31
London	„ „	„Petöfi“	21—31
Liverpool	„ „	„Lesbian“	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate März 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Szápáry“ am 4., „B. Kemény“ am 11., „Rákóczy“ am 18. und „Andrássy“ am 25.;

von Marseille nach Fiume: „Rákóczy“ am 5., „Andrássy“ am 12., „Szápáry“ am 19. und „B. Kemény“ am 26

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Im Monate März 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Buda“ am 1., „Tisza“ am 8., „Adria“ am 15., „Arpád“ am 22. und „Buda“ am 29.;

von Marseille nach Fiume: „Arpád“ am 7., „Buda“ am 14., „Tisza“ am 21. und „Adria“ am 28.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung ermässigter Fahrpreise für Arbeiter bei gemeinsamen Fahrten nach Basel.

Mit Giltigkeit ab 15. März 1897 gelangen in den Stationen Innsbruck und Bregenz (Dampfschiffstation) ermässigte directe Arbeiter-Fahrkarten III. Classe nach Basel über den Bodensee bei gemeinsamen Fahrten in der Anzahl von mindestens 30 Personen zur Ausgabe.

Die Fahrpreise betragen:

Innsbruck über Arlberg—Bregenz—Bodensee—Constanz . . . . 7 Mk. 10 Pf.
Bregenz über Bodensee—Constanz . . . 3 Mk. 95 Pf.

Wien, im März 1897. [147]

Oesterreichisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Itzkany.

Fahrpreisrichtigstellung.

In dem Tarife für den obgenannten Verkehr, giltig vom 1. März 1896, ist auf Seite 5 der Fahrpreis für die Relation Czernowitz—Braila in der II. Classe (Eilzug) von Frcs. 25·75 auf Frcs. **25·70** zu berichtigen.

Wien, am 1. März 1897. [148]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Specialtarif für den Frachtguttransport von Eisen etc. im Verkehre zwischen inbenannten Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Güns der Eisenbahn Güns-Steinamanger andererseits.

Aufhebung des Tarifes.

Mit Ende April 1897 tritt der „Specialtarif für den Frachtguttransport von Eisen, gefrischt, façonnirt und unfaçonnirt, bis incl. 6·32 m Länge, Eisen- und Eisengusswaaren, ordinäre, bis incl. 6·32 m Länge, Mahlproducte und Mehl, Zucker aller Art in jedem Gewichte, Brennholz, Salz, Zuckerrüben in vollen Wagenladungen im Verkehre zwischen inbenannten Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Güns der Eisenbahn Güns-Steinamanger andererseits", giltig vom 20. November 1883 bis auf Widerruf, sammt den hiezu erschienenen drei Nachträgen ausser Kraft.

Wien, am 25. Februar 1897. [149]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der Eisenbahn Güns-Steinamanger.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Tarifirung von Trocken-Ziegelrahmen. Aus Anlass eines vorliegenden Parteiansuchens, den Artikel „Trocken-Ziegelrahmen" unter Holz der Pos. H—19 der Waarenclassification zu subsumiren, hat das Eisenbahnministerium entschieden, dass der genannte Artikel als „Holzwaare, ordinäre", nach Pos. H—34 zu tarifiren ist. [E.-M.-Z. 1188/III.]

Ausland.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft C für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895.) Zwischen Lichtenfels und Probstzella einerseits und den Stationen Meiningen, Mellrichstadt, Rentwertshausen, Ritschenhausen und Unsleben andererseits, dann zwischen Meiningen und Ritschenhausen einerseits und den Stationen Asch, Eger, Franzensbad, Haslau andererseits findet eine Güterabfertigung im inneren Verkehre auf Grund der Frachtsätze des Heftes C vom 1. April 1895 nicht mehr statt.

Die Abfertigung hat fortab für Lichtenfels nach und von Meiningen und Ritschenhausen im Localverkehre der Preussischen Staatsbahnen (Gruppentarif V), für Probstzella nach und von Meiningen und Ritschenhausen im Localverkehre der Preussischen Staatsbahnen (Gruppentarif V), bezw. im Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Verbandsverkehre, für alle übrigen vorgenannten Stationsverbindungen im Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Verbandsverkehre zu erfolgen.

Gütertarife Basel S. C. B., Basel Bad. B., sowie Waldshut—Ostschweiz. (Aufhebung derselben.) Die Gütertarife Basel S. C. B. — Ostschweiz vom 1. August 1892, Basel Bad. B.—Ostschweiz vom 1. December 1892, und Waldshut—Ostschweiz vom 1. August 1892 mit Nachträgen, treten auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linien Eglisau—Schaffhausen und Thalweil—Zug (voraussichtlich 1. Juni 1897) ausser Kraft.

Die Ausgabe der an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird besonders bekannt gegeben werden.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Tarifberichtigung.) Im vorbezeichneten Gütertarife ist bei „Geestemünde Freihafen- und Zollinlandsbahnhof", bezw. bei „Geestemünde Freihafenbahnhof" durchweg nachzutragen: „und Fischereihafen."

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Am 1. April werden die Güterbahnhöfe Köln-Thürmchen und Köln-Nippes alter Bahnhof für den öffentlichen Verkehr geschlossen. Gleichzeitig kommen die für diese Stationen bestehenden Frachtsätze zur Aufhebung.

Etwaige nach dem 1. April noch für Köln-Thürmchen und Köln-Nippes alter Bahnhof eingehende Wagenladungssendungen werden auf Köln-Gereon zur Entladung bereitgestellt werden.

Bayerisch-Sächsischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Tarifergänzung.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar wurde die sächsische Station Lössnitz mit nachfolgenden Schnittfrachtsätzen in den Tarif einbezogen:

Nach und von den Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Kilometer	Frachtsätze in Mark für 1 m² Ladefläche		
		a) Pferde in gewöhnlichen Vieh- oder Güterwagen	b) Sonstiges Vieh in einbödigen Wagen	b) Sonstiges Vieh in mehrbödigen Wagen
		vom Schnittpunkte 1		
Lössnitz	124	3·30	2·83	3·82
		vom Schnittpunkte 2		
Lössnitz	137	3·63	3·11	4·21
		vom Schnittpunkte 3		
Lössnitz	163	4·68	3·53	4·72
		vom Schnittpunkte 4		
Lössnitz	251	7·32	5·29	7·07

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg						
									a u. b	a	b	a	b			
660	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt wurden, und zwar: I. Eisen und Stahl etc. der Pos. E-6 und E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1898 und zwar: 1) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen a) für Sendungen der Pos. E-6. b) für Sendungen der Pos. E-7.	Floridsdorf	Sternberg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Versender und Empfänger	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	57·9	48·4	52	9·5	5·9	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
					Olmütz				54·7	45·6	48	9·1	6·7			
					Prossnitz				56·6	47·4	50·7	9·2	5·9			
			2) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Floridsdorf	Sternberg				76·3	75·1		1·2				
					Olmütz				71·8	70·7		1·1				
					Prossnitz				74·5	73·5		1·0				
			II. Locomotivkessel bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transit	Olmütz				56·4	48		8·4				
661	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mauer- und Dachziegel	Angern	Floridsdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Die Sendungen müssen für die Neuanlage eines industriellen Etablissements in Floridsdorf bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	7·6 kr.	5·2 kr.		2·4 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Floridsdorf als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen für die Neuanlage eines Industrie-Etablissementes in Floridsdorf verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Mark	Mark	Mark			
662	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rundholz über 2·5 m Länge	Krasna	Aussig-Landungsplatz, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemeinen, bezw. der für den Elbe-Umschlagsverkehr bestehenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen auf den Frachtbriefen auf Grund des nebenbezeichneten Tarifes für den Elbe-Umschlagsverkehr	Bis Ende December 1897	Tarif für den Elbe-Umschlagsverkehr vom 1. Jänner 1893	1·25*)	1·19*)	0·06	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende **Firma** als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, und Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe, welche Documente keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage zu bringen sind	Neben ausgewiesene Nachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen. Sollten sich eventuell während der Dauer dieses Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den nebenstehend bezifferten tarifmässigen Frachtsätzen erhöhen oder erniedrigen, so wird in demselben Masse auch der nebenbezifferte Frachtnachlass erhöht oder erniedrigt werden
					Schönpriesen-Umschlag				1·20*)	1·14*)	0·06			
					Dresden-Elbquai				1·50	1·44	0·06			
									Kreuzer ö. W.					
663	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Buschtěhrader Eisenbahn	Quarz, auch gebrannt und gemahlen, der Pos. Q-1 des Tarif-Theiles I	Tachau	Neusattl	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	37·4	33·1	4·3	Im Kartirungswege		
					Chodau				38·4	34·1	4·3			
					Schlackenwerth				43·4	37·6	5·8			
					Klösterle				47·5	41·7	5·8			
					Kaaden-Brunnersdorf				48·5	42·7	5·8			
664	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine als Frachtgut	Einsiedl (S.N.D.V.B.) via Turnau	Böhm. Leipa (B.N.B.)	1) Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens. 2) Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht für diesen Artikel kein directer Frachtsatz	29·1 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Die Pflastersteine müssen laut Frachtbrief vom Bürgermeisteramte in Böhm. Leipa aufgegeben, sowie bezogen werden und für Pflasterungen in dieser Stadtgemeinde Verwendung finden

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 6 Pfg. per 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
665	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalkstein	Schimitz	Wikosch-Keltschan	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	18·6 kr.	17·1 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
666	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z – 1 der allgemeinen Güterclassification	Frischau	Wien St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	27·9 kr.	16·6 kr.	11·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
667	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Margitta	Schwechat-Kledering	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ungarischer Eisenbahnverband, bezw. Tarif Theil II, Heft 2, des Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 199	191	8	Im Kartirungswege		
				Tasnád					199	191	8			
668	Oesterreichischen Nordwestbahn		Zeitungspackete als Gepäck	Wien Oe.N.W.B.	Znaim Oe.N.W.B. Iglau Oe.N.W.B.	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der Oe.N.W.B.	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der Bestimmungen des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893 unter B II b 3 sich ergebenden Frachtsätze, falls den dortselbst normirten Bedingungen entsprochen ist			Im Kartirungswege		Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Sätze um 50 Percent. Geringste Frachtgebühr bei Beförderung mit Schnellzügen 30 kr. pro Sendung " " " " Personenzügen 15 kr. " " exclusive der Stempelgebühr von 5 kr. pro Expedition

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
» das Deutsche Reich . . . 25 Mark
» das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. Wien, 6. März 1897. X. Jahrgang.

Aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport für das Jahr 1896.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport.

In Folge eines in der Pariser Conferenz ausgesprochenen Wunsches werden sowohl die französische als die deutsche Ausgabe künftig in einem Hefte vereinigt, welches die beiden Texte in zwei sich genau gegenüberstehenden Columnen enthält.

Im Laufe der nächsten Jahre wird beabsichtigt, die Darstellung der Gesetze und Reglements über die Eisenbahnen in der Art zu ergänzen, dass neben den Mittheilungen über das Gütertransportwesen auch die organischen Gesetze aufgenommen werden, um, so weit möglich, den Mangel einer solchen Sammlung in den beiden officiellen Sprachen der Eisenbahnen des europäischen Continents zu ersetzen. Ebenso sind eine allgemeine Abhandlung, betreffend das Uebereinkommen, und specielle juristische Darstellungen in Aussicht genommen, sobald die Ergebnisse der Arbeiten der Revisionsconferenz in Paris definitiv angenommen sein werden.

Mittheilungen und Nachrichten.

1. Auch im Jahre 1896 sind zahlreiche Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen erfolgt. Der im Jahre 1894 eingeführten Uebung folgend, wurde auch auf den 1. Jänner 1897 eine vollständige Liste der Eisenbahnen, welche dem Uebereinkommen unterstellt sind, bearbeitet; sie wurde in der Zeitschrift publicirt und den Verwaltungen mitgetheilt.

Streichungen von der Liste haben im Jahre 1896 nicht stattgefunden.

2. Ein neues, vollständiges Verzeichniss der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet (Art. 2 des Uebereinkommens), unter Beifügung der Ladmasse, ist im Juniheft der Zeitschrift publicirt und den Staaten zugesendet worden. Seither sind noch einige Aenderungen und Ergänzungen nachgetragen worden. Es liegt übrigens in der Natur der Sache, dass dieses Verzeichniss nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann.

3. Die Auskünfte, welche dem Centralamte zugegangen sind hinsichtlich der Special-Vereinbarungen zwischen einzelnen Staaten (§ 1 der Ausführungsbestimmungen) und der Gesetze und Vollzugsverordnungen in den verschiedenen Ländern, sind wie bisher in der Zeitschrift erschienen.

Betreffend das Verzeichniss der internationalen Tarife, welches nach Absicht des Centralamtes als besondere Publication herausgegeben werden sollte, hat die Pariser Conferenz gefunden, dass die darauf verwendete Mühe den wirklichen Nutzen übersteige. Demzufolge wird ein besonderes Verzeichniss nicht mehr erscheinen, wohl aber werden die neuen Tarife und Tarifnachträge in der bisherigen Form auch künftig in der Zeitschrift publicirt werden.

Das Verzeichniss der Zuschlagsfristen ist im Mai 1896 erschienen, verbunden mit einer demselben vorausgehenden übersichtlichen Darstellung der Vorschriften, welche im Zusammenhange mit dem Art. 14 und den darauf bezüglichen Ausführungsbestimmungen in den am Uebereinkommen betheiligten Staaten bestehen. Verschiedene Nachträge zu diesem Verzeichnisse sind seither nöthig geworden.

Der Vorschlag, dem Centralamte die Erstellung der Eisenbahnstatistik zu übertragen, welcher von dem Vicepräsidenten der im Jahre 1876 eingesetzten internationalen Commission gemacht worden war, hat nicht die Zustimmung aller bei dem Uebereinkommen vom 14. October 1890 betheiligten Staaten erhalten. Nichtsdestoweniger wird das Centralamt fortfahren, in der Zeitschrift Auszüge aus der Eisenbahnstatistik in den einzelnen Staaten zu geben.

Das für die Länder französischer und italienischer Zunge vorgesehene Verzeichniss der Stationen derjenigen Eisenbahnen, welche dem internationalen Uebereinkommen unterstellt sind, ist im Juli 1896 erschienen. Diese umfangreiche Arbeit ist günstig aufgenommen worden. Das Verzeichniss wird in der am geeignetsten scheinenden Weise nachgeführt und für dessen Ergänzung, sei es durch Nachträge, sei es durch volle Neuausgaben, gesorgt werden.

Schiedsgerichtliche Urtheile und andere Entscheidungen.

Das Centralamt ist im Laufe des Berichtsjahres zweimal um schiedsgerichtliche Entscheidungen angegangen worden: in einem Falle von den schweizerischen und den süddeutschen Eisenbahnen wegen eines alten Streites über die Berechnung von Wagenmiethegebühren, und dann von den belgischen und den württembergischen Staatseisenbahnen hinsichtlich eines Streites wegen Berechnung der Lieferungsfristen. Da die den Parteien zur Einreichung der Processschriften angesetzten Fristen noch nicht abgelaufen waren, so fällt die Erledigung der Streitfragen ins Jahr 1897.

Auf einen in der Pariser Conferenz ausgesprochenen Wunsch hat das Centralamt auf die Auskunftgabe über Fragen, welche ihm von verschiedenen Seiten vorgelegt worden waren, mit Rücksicht auf die Uebelstände, welche ungeachtet aller bei der Beantwortung geübten Vor- und Umsicht leicht sich einstellen könnten, verzichtet. Uebrigens sind die im Uebereinkommen enthaltenen Vorschriften nun so in der Praxis eingelebt, dass kaum noch principiell wichtige Punkte zweifelhaft sind; was aber ihre Anwendung in casu betrifft, so ist sie ausschliesslich die Aufgabe der Verwaltungen oder der Gerichte.

Conferenzen.

Anlässlich der diplomatischen Conferenz vom 16. Juli 1895 waren die Vertreter Deutschlands und der Niederlande noch nicht in der Lage, ihre Ratifications-Instrumente zur Zusatzerklärung vom 20. September 1893, betreffend die Aufnahme neuer Staaten, zu übergeben. Deren Niederlegung hat dann am 20. September 1896 stattgefunden; es ist darüber ein nachträgliches Protokoll von den Ministern der beiden Staaten und dem Vorsteher der schweizerischen politischen Departements unterzeichnet und allen betheiligten Staaten abschriftlich übermittelt worden. Die Zusatzerklärung ist mit dem gleichen Tage in Kraft getreten.

Desgleichen haben bei der diplomatischen Conferenz vom 18. December 1895 die Repräsentanten von Oesterreich und Ungarn und der Niederlande die Ratificationen zu der Zusatzvereinbarung (technische Uebereinkunft), welche am 16. Juli 1895 unterzeichnet worden war, nicht vorlegen können. Unter Offenhaltung des Protokolles wurde die Zusatzvereinbarung unter den Staaten, deren Ratificationen deponirt waren, als Specialvereinbarung (§ 1 der Ausführungsbestimmungen) in Vollziehung gesetzt. Im Laufe des verflossenen Septembers haben dann auch die Regierungen von Oesterreich und Ungarn und der Niederlande ihrerseits die Uebergabe der Ratificationen vorgenommen, und es hat durch Circularnote vom 23. October 1896 der schweizerische Bundesrath den Staaten mitgetheilt, dass die Zusatzvereinbarung in ihrem ganzen Inhalte nach Ablauf eines Monats vom Datum dieser Note an gerechnet, also mit dem 23. November, integrirender Bestandtheil des Uebereinkommens sei.

Die im letzten Geschäftsberichte erwähnten vorläufigen Schritte, betreffend die Einberufung der ersten der im Art. 59 des Uebereinkommens vorgesehenen Revisions-Conferenzen, haben Seitens aller Staaten zur Annahme der von der französischen Regierung ergangenen Einladung, die Conferenz in Paris abzuhalten, geführt. Sie wurde am 16. März eröffnet und am 2. April mit der Unterzeichnung eines Schlussprotokolles beendigt, welches den Text des Entwurfes eines Zusatzübereinkommens enthält. Obschon es im Wunsche der Mehrzahl der Staaten gelegen hatte, an dem zur Zeit noch so jungen Conventionswerke so wenig als möglich Aenderungen vorzunehmen, so hat man doch den von einigen Staaten eingebrachten Verbesserungsanträgen in weitgehender Weise Rechnung getragen. Sobald der Entwurf die Prüfung der Regierungen passirt haben wird, soll eine diplomatische Conferenz zur Unterzeichnung eines Nachtragsübereinkommens zusammentreten. Man ist übereingekommen, in der Zwischenzeit die Verhandlungen der Conferenz nicht zu publiciren. Das Centralamt wurde beauftragt, den (in der Zusatzerklärung und in der technischen Vereinbarung) bereits angenommenen oder (in dem Zusatzübereinkommen) vorgeschlagenen neuen Text mit demjenigen des Uebereinkommens von 1890, welches fortbestehen bleiben soll, zu einer einzigen vollständigen Ausgabe der in Kraft bestehenden Bestimmungen zu verschmelzen. Diese Arbeit ist vorbereitet; es wird aber mit ihrer Ausgabe abgewartet werden müssen, bis die von der Pariser Conferenz vereinbarten Texte nicht blos durch die diplomatische Unterzeichnung, sondern auch durch Auswechslung der Ratificationen definitiv geworden sind.

Gesuch um Aufnahme neuer Staaten.

Nachdem nunmehr die Zusatzerklärung vom 20. September 1893, betreffend die Aufnahme neuer Staaten, in Kraft getreten ist, kann den beiden schon seit lange anhängigen Gesuchen: demjenigen von Monaco, eingegangen am 16. Jänner 1893, und demjenigen von Dänemark, vom 4. Juni 1894, eine definitive Folge gegeben werden. Zu diesem Zwecke hat das Centralamt am 5. September 1896 dem Bundesrathe einen neuen Antrag, betreffend die beiden Gesuche, vorgelegt und die Absendung einer Circularnote an die Staaten beantragt, um sie zu veranlassen, sich über den Gegenstand auszusprechen. Diese Note ist am 29. September 1896 abgegangen; ihr Resultat bleibt zu gewärtigen.

Regulirung der finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen.

Auch in diesem Jahre hatte das Centralamt keinen Anlass, von den Competenzen Gebrauch zu machen, welche ihm zur Regelung der durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Bahnen zugewiesen sind.

Inland.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate Jänner 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	629	6287	961	7877	24	24	2	50	0·6	43	1	5	2	2	.	.	4	.	.
„ Linz	622	3847	217	4686	47	36	4	87	1·8	70	.	11	6	5	.	.	1	2	7
„ Innsbruck	372	1791	124	2287	3	1	.	4	0·1	3	.	3	.	.	.	.	.	1	1
„ Villach	292	2074	3100	5466	11	6	15	32	0·5	25	.	4	1	.	.	.	2	.	1
„ Triest	62	889	124	1075	1	.	.	1	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Pilsen	188	1328	2308	3824	8	30	25	63	1·6	32	.	33	28	4	.	.	1	.	11
„ Prag	124	2776	1247	4147	4	36	4	44	1·0	42	.	38	4	2	.	.	1	.	9
„ Olmütz	.	1301	2155	3456	.	3	16	19	0·5	24	2	27	.	.	.	.	.	2	.
„ Krakau	186	1767	610	2563	5	5	.	10	0·3	8	.	2	.	.	.	.	.	.	.
„ Lemberg	186	1023	970	2179	2	3	2	7	0·3	1	.	.	4	.	.	.	2	.	7
„ Stanislau	62	396	1704	2162	2	50	38	90	4·1	60	3	40	28	8	.	.	8	.	9
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	591	248	839	.	2	.	2	0·2	2	1	1	.	.	.	.	.	.	6
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1180	899	2265	.	1	7	8	0·3	9	3	13	3	2	.	.	1	.	8
Buschtěhrader Eisenbahn	124	373	1582	2079	13	10	12	35	1·6	19	4	16	19	.	.	.	.	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	310	744	1054	.	7	1	8	0·7	2	.	5	1	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	3	.	3	0·7	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	536	4663	4366	9565	44	38	1	83	0·8	75	5	24	18	.	2	.	4	.	6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	3	.	3	1·2	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	4835	589	5796	14	14	.	28	0·4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	531	5179	3195	8905	43	62	20	125	1·3	88	2	36	33	.	1	.	1	3	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	260	44	304	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	922	5253	589	6764	29	21	2	52	0·7	37	3	12	11	1	.	.	1	.	11
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1522	279	1801	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	186	279	465	.	1	7	8	1·7	1	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	43	868	.	911	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ausland.

Preussen. (Zur Frage der Staffeltarife.) In der 9. Sitzung des Herrenhauses vom 16. Februar wurde über die Anträge des Grafen Frankenberg berathen:

„1. die geplante Ermässigung der Tarife für verschiedene Industrieerzeugnisse (Kohlen, Erze, Eisen) auch auf Producte der Land- und Forstwirthschaft auszudehnen;

2. angesichts der billigen Wasserfrachten, welche die Eröffnung des Ruhr-Ems-Canals für die westlichen Provinzen bringen wird, die Einführung von Staffeltarifen auf den Staatseisenbahnen zu fördern."

Die Eisenbahn-Commission beantragte: die Staatsregierung zu ersuchen, die Einführung, bezw. Wiedereinführung der Staffeltarife für alle Massenartikel der Landwirthschaft und Industrie auf den Preussischen Staatsbahnen zu fördern.

Graf Udo zu Stolberg stellte den Antrag: die Regierung zu ersuchen, auf die allgemeine Einführung von Staffeltarifen an Stelle der Streckensätze, thunlichst für alle Güter und für alle Strecken auf den Preussischen Staatsbahnen, Bedacht zu nehmen.

In der hierauf folgenden Debatte kennzeichnete der kgl. Minister der öffentlichen Arbeiten, Thielen, seinen Standpunkt in dieser Frage folgendermassen:

„Ich bin nicht in der Lage, namens der kgl. Staatsregierung eine Erklärung auf die beiden vorliegenden Anträge abzugeben. Was meine persönliche Stellung zur Frage der Staffeltarife betrifft, so brauche ich wohl nicht zu wiederholen, was ich bei verschiedenen Anlässen hier in diesem hohen Hause wie im Abgeordnetenhause erklärt habe. Ich stehe nach wie vor auf dem Standpunkte, dass die Staffeltarife, richtig angewendet — darunter verstehe ich: auf richtige Artikel angewendet — und mit den richtigen Sätzen ausgestattet, die eigentlich ideale Tarifgestaltung sind.

Ich habe aber die Erfahrung machen müssen, und die anderen Herren hier im hohen Hause wohl ebenfalls, dass auch die Stellungen der Freunde und der Gegner der Staffeltarife dieselben geblieben sind. Es hat sich die Meinung in der Beziehung nicht wesentlich geklärt, sie hat vielmehr nach meiner Auffassung eigentlich eine Art dogmatischen Charakters angenommen, jeder steht fest und treu zu seinem Glauben und lässt sich durch die schönsten Worte und die verführerischsten Ziffern nicht davon abbringen.

Meine Herren, unter diesen Umständen ist es ausserordentlich schwierig für die Staatsregierung, der es in allen Verhandlungen ganz klar vor Augen geführt wird, dass sich hier die Monarchie in zwei Parteien spaltet, eine Entscheidung zu treffen, insbesondere das wieder zur Einführung zu bringen, was sie aus irgend welchen Ursachen, die ich hier nicht näher untersuchen will, aufgehoben hat. Indessen ist die Staatsregierung doch dem Princip der Staffeltarife treu geblieben. Es kann den Freunden der Staffeltarife zur Beruhigung und den Feinden der Staffeltarife auch vielleicht zum Troste gereichen, dass wir mit dem 1. April d. J. so ungefähr 80 pCt. aller unserer Güter in richtigen Staffeltarifen fahren. Es werden die Freunde der Staffeltarife daraus ersehen, dass die Staatsregierung nach wie vor die Anwendung der Staffel da, wo sie es für richtig hält, ins Werk setzt. Es werden die Gegner der Staffeltarife daraus ersehen, dass die Nachtheile, die sie von den Staffeltarifen zu erfahren glauben, in Wirklichkeit doch nicht oder doch nicht in dem gefürchteten Masse eingetroffen sind; die meisten von ihnen werden wohl kaum gemerkt haben. dass die Staffeltarife allmälig eine derartige Ausdehnung im Güterverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen und, ich kann auch hinzufügen, der übrigen deutschen Bahnen ebenfalls angenommen haben. Mit dem 1. April thun wir in dieser Richtung einen grossen Schritt vorwärts, indem wir die Brennstoffe in den Staffeltarif aufnehmen, und der Rohstofftarif ist ein richtiger Staffeltarif. Wir werden voraussichtlich noch weiter vorgehen auch bezüglich des Holzes, insofern als Verhandlungen schweben wegen Einbeziehung des Grubenholzes und des damit verwandten sonstigen Holzes in die Staffeltarife.

Der Herr Vorredner hat verschiedene Gründe gegen die Staffeltarife angeführt, auf die ich nicht näher eingehen möchte. Eins möchte ich nur bemerken. Der Vorschlag, den er gemacht hat, nämlich allgemeine Ermässigung der Getreidetarife einzuführen, erregt doch nach verschiedenen Richtungen hin sehr erhebliche Bedenken. Er erregt zunächst das sehr erhebliche Bedenken, dass damit sehr grosse Ausfälle für die Staatsfinanzen verbunden sind, ohne dass die Hoffnung besteht, wie bei den Staffeltarifen, dass sie allmälig durch Vermehrung der Transporte wieder hereinkommen. Es besteht aber auch zweitens das Bedenken, welches Herr Geheimer Rath Frentzel schon von vorn herein zu widerlegen versucht hat, dass nämlich diese Ermässigung der Getreidetarife auf alle, also auch auf die geringen Entfernungen hauptsächlich dem ausländischen Getreide zugute kommt. Meine Herren, darüber besteht ja gar kein Zweifel und es ist auch hier schon oft mit Zahlen belegt worden: das ausländische Getreide bedient sich der Wasserstrasse, und zwar fast ausschliesslich und in einem Masse, welches allerdings doch sehr bedenklich für unsere agrarischen Verhältnisse sein muss. Ich will beispielsweise anführen, dass allein der Rhein an Weizen im Jahre 1894 von Wesel bis Mannheim 672.000 t getragen hat. 672.000 t! Darunter ist Mannheim mit 328.000 t, und der nächstgrösste Umschlagsplatz ist Duisburg mit 93.000 t. Die Roggenzufuhr ist nicht so bedeutend. Die fremde Roggeneinfuhr ist viel mehr von Zufälligkeiten abhängig wie die Weizeneinfuhr und namentlich von den inländischen Ernten abhängig. Item sind aber auch von Roggen im Jahre 1894 153.000 t eingeführt, von denen Duisburg allein 73.000 t bekommen hat. Ermässigen wir nun von den Rheinstationen, also sagen wir von Duisburg aus, die Getreidetarife, so ist überhaupt kein anderes Getreide mehr im Stande, das grosse rheinische Industrierevier zu versorgen, welches sich erstreckt vom Rhein bis Hamm und ins Bergische Land nach Elberfeld und Hagen. Nur der Rhein wird die Frachtstrasse sein, und kein anderes Getreide, auch nicht das westphälische, würde in der Lage sein, dort zu concurriren, wenn wir eine allgemeine Ermässigung der Getreidetarife eintreten lassen würden.

Diese beiden Bedenken sind die hauptsächlichsten, die gegen eine allgemeine Ermässigung der Getreidetarife sprechen. Soll die Ermässigung wirksam sein, so kostet sie ausserordentlich viel Geld und bringt entsprechende Massen fremden Getreides ins Land; und alle die Befürchtungen, welche namentlich die Herren aus den westlichen Provinzen gegen die Staffeltarife haben, würden in gleichem Masse eintreten bei einer wirksamen Ermässigung der Getreidetarife. Denn, meine Herren, ob der Roggen oder Weizen mit den Staffeltarifen nach Witten, Elberfeld oder Münster gefahren wird oder mit den billigen allgemeinen Sätzen, ist dem Consumenten, bezw. dem Getreidehändler vollständig gleichgiltig.

Meine Herren, ich möchte mich nun zu dem zweiten Antrag, dem Antrag des Herrn Grafen zu Stolberg-Wernigerode, wenden. Ja, meine Herren, Sie werden es begreiflich finden von dem Standpunkte aus, den ich bezüglich der Staffeltarife im Allgemeinen einnehme, wenn ich sage: theoretisch betrachtet, und wenn wir heute die Eisenbahntarife überhaupt erst zu gestalten hätten, würde ich der treueste Anhänger des Antrages des Herrn Grafen zu Stolberg-Wernigerode sein. Aber, meine Herren, wir müssen bedenken, dass wir auf historischen Tarifen unseren Verkehr aufgebaut haben, dass sich auf Grund dieser historischen Tarife Handel, Production und Consumtion in unserem Lande entwickelt haben. Wollten wir diese mit dem 1. Jänner 1878 eingeführten sogenannten Reformtarife aufheben, so würde damit zunächst die Erscheinung ins Leben treten, dass die bisherige Uebereinstimmung der Tarife auf den deutschen Bahnen aufhören würde. Denn ich glaube nicht, dass eine von den übrigen Staatsbahnen das mitmachen würde. Es würde aber ferner auch in unserem eigenen Lande bezüglich der Verkehrsverhältnisse eine wahre Revolution eintreten. Nun hat Herr Graf zu Stolberg-Wernigerode, wie mir gesagt worden ist — ich bin leider in diesem Moment nicht zugegen gewesen — auch seinerseits nicht das Verlangen gestellt, dass dies mit einem Male geschehe, sondern er hat an die Staatsregierung nur den Antrag gestellt, allmälig die Tarife anzubahnen. Ich habe schon durch die Ziffern, die ich vorhin angeführt habe, den Nachweis geliefert, dass die Staatsregierung auf diesem Wege ist und auch fernerhin, wo sie es dem Interesse des Landes für entsprechend hält, verfahren wird. Meine Herren, ich möchte sagen, es gibt kaum schwierigere Fragen in unserem wirthschaftlichen Leben als diese Tariffragen. Es ist noch niemals ein Tarif, namentlich nicht ein Gütertarif, hergestellt worden, der nicht dem einen irgendwie geschadet und dem anderen genützt hätte, und wir mögen alle Weisheit, die hier versammelt ist und anderswo versammelt ist — ich will von der Staatsregierung gar nicht sprechen — zusammensetzen, sie werden es doch nicht anders machen; es wird immer das Ergebniss sein: der eine wird Nutzen, der andere wird Schaden haben.

Ich ziehe daraus den Schluss, dass man doch den historischen Verhältnissen gegenüber vorsichtig sein soll. Zu dieser Auffassung hat mich insbesondere auch das Schicksal der Getreide-Staffeltarife gebracht. Ich bin daher der Meinung, dass die Staatsregierung alle Ursache hat, mit der grössten Vorsicht an die Aenderung der Gütertarife heranzutreten.

Bei den Personentarifen liegen die Verhältnisse einfacher. Da ist im Wesentlichen die Finanzfrage ausschlaggebend. Im Uebrigen aber ist es für die wirthschaftlichen Verhältnisse meines Erachtens ziemlich gleichgiltig, ob wir für 6 Pfg. oder für 8 Pfg. erster Classe fahren; das ist lediglich eine Finanzfrage.

(Udo Graf zu Stolberg-Wernigerode meldet sich zum Wort.)

Herr Graf von Stolberg erhebt sich, um mich zu widerlegen. Ich möchte daher, um nicht von ihm missverstanden zu werden, gleich hinzufügen: es kann das allerdings im Personenverkehre zu Missverhältnissen führen, namentlich bei den unteren Tarifclassen, die die grossen Massen der Bevölkerung zu befördern haben, und ich gebe ihm darin vollständig recht, wenn er folgert, dass eine grosse Ermässigung eine gänzliche Verschiebung der Arbeiterverhältnisse zwischen Stadt und Land herbeiführen würde. Ich wollte nur sagen, an und für sich liegt die Frage viel klarer und greifbarer als im Güterverkehre.

Meine Herren, im Güterverkehre ist meines Erachtens noch ziemlich viel nachzuholen. Jedenfalls, glaube ich, muss dem Güterverkehr noch eine geraume Zeit der Vortritt gelassen werden vor der sogenannten Reform der Personentarife. Unter der Reform der Personentarife versteht das grosse Publicum lediglich eine Verbilligung, und wenn wir eine Vereinfachung der Verhältnisse einführen, so hat das wesentlich mehr Interesse für die Verwaltung als für das Publicum. Dagegen ist auf dem Gebiete des Güterverkehres noch vieles nachzuholen. Dass da die Wünsche des Landes und auch des Eisenbahnministers nur allmälig erfüllt werden können, das liegt in dem engen Zusammenhange der Eisenbahn-Verwaltung mit der allgemeinen Finanzverwaltung. Auch in dieser Beziehung muss eine gewisse Vorsicht walten; aber ich darf dem hohen Hause gegenüber mich doch darauf berufen, dass in den letzten Jahren viel geschehen ist, wobei ich nicht unterlassen will, nochmals hervorzuheben, dass auch noch manches im Rückstande ist. Zum Beispiel möchte ich anführen, dass ein altes und wohlberechtigtes Verlangen des

Landes, und zwar aller Wirthschaftszweige, der Landwirthschaft wie der Industrie, dahin geht, den Stückgutverkehr zu ermässigen. Bei einer Ermässigung des Stückgutverkehres wäre es der Landwirthschaft möglich, eine ganze Reihe ihrer Producte besser verwerthen zu können als bisher.

Die Textilindustrie hat auch ein grosses Interesse dabei, die Kleineisenindustrie ebenfalls, kurz, es gibt fast keinen Producenten oder Consumenten, dem die Verbilligung der Stückgutfrachten nicht zu Statten käme; und in dieser Frage — davon bin ich überzeugt — würde sich die Scheide zwischen Osten und Westen nicht aufthun, sondern Sie würden alle dabei sein. Leider kostet das aber zunächst ziemlich viel Geld, obwohl ich überzeugt bin, dass eine Ermässigung der Stückgutfrachten in verhältnissmässig kurzer Zeit die Verluste wieder einbringen würde. Die nächste Sitzung des Landeseisenbahnrathes wird sich bereits mit der Frage beschäftigen, und ich hoffe, dass wir auf diesem Wege in absehbarer Zeit noch manche andere Erfolge werden erringen können."

Bei der Abstimmung wurde der Antrag des Grafen Udo Stolberg angenommen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Postschiffahrten auf der Strecke Orsova—Turn-Severin—Galatz.) Die regelmässigen Postschiffahrten zwischen Orsova—Turn-Severin—Galatz werden mit Abfahrt in beiden Richtungen am 4. März eröffnet.

Abfahrt von Orsova: Montag, Donnerstag, Samstag 4 U. Nachm.
„ von Turn-Severin: Montag, Donnerstag, Samstag 7 U. Nachts.
Ankunft in Galatz: Mittwoch, Samstag, Montag 9 U. 50 M. Vorm.
Abfahrt von Galatz: Dienstag, Donnerstag, Sonntag 8 U. Vorm.
Ankunft in Turn-Severin: Donnerstag, Samstag, Dienstag 8 U. 40 Min. Vorm.
„ in Orsova: Donnerstag, Samstag, Dienstag 11 U. 50 M. Vorm.

Die Localfahrten ab Galatz nach Tultscha und umgekehrt sind mit 2. März eröffnet worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes Steyr wurde am 5. Februar bei der Firma:

„Steyrthalbahn-Gesellschaft"

eingetragen, dass diese Actiengesellschaft nunmehr auf den in den Generalversammlungen vom 31. Mai 1890 beschlossenen, vom hohen k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 14. December 1891, Z. 24.703, genehmigten abgeänderten neuen Statuten beruhe und dass das Actiencapital von 750.000 fl. in den Generalversammlungen vom 31. Mai 1890 um 470.000 und 495.000, dann vom 26. Mai 1891 um 105.000 fl. und vom 23. Mai 1892 um 103.000 fl. und Genehmigung des Ministeriums des Innern vom 14. December 1891, Z. 24.703, und vom 3. November 1895, Z. 29.246, zusammen auf 1,923.000 fl. erhöht wurde, welches in 19.230 Stück auf den Ueberbringer lautender Actien à 100 fl. zerfällt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLII. Stückes.) Das am 27. Februar 1897 herausgegebene XLII. Stück enthält unter

Nr. 2997: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung der Oberpfalz und von Regensburg, Kammer des Innern, vom 23. Jänner 1897, ad Z. 1484, betreffend Festsetzung der Controltermine bei der Eintrittsstation Schwarzbach, kgl. Bezirksamt Neunburg v. W., für die Einbringung von Zucht- und Nutzvieh aus Böhmen.

— (Inhalt des XLIII. Stückes.) Das am 1. März herausgegebene XLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2998: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 20. Februar 1897, Z. 2260, betreffend den Viehverkehr nach Bayern.

Nr. 2999: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 25. Februar 1897, Z. 2950/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus Steiermark nach Oberösterreich.

Länge der am internationalen Eisenbahntransport betheiligten Eisenbahnen:

Deutschland	46.071 km
Oesterreich	15.919 „
Ungarn	13.706 „
Oesterr.-ungar. Occupationsgebiet	105 „
Belgien	4.555 „
Frankreich	35.803 „
Italien	12.931 „
Luxemburg	356 „
Niederlande	2.513 „
Russland	32.844 „
Schweiz	3.176 „
Total	167.979 km

Generalversammlungen.

9. März: Mährisch-schlesische Centralbahn.
12. „ Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.
13. „ Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt.
13. „ Localbahn Zwittau-Polička.
27. „ Ungarische Westbahn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Februar 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Februar 1897
		vom ersten bis letzten Februar		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	80.561	24.646	16.955	88.252
Darunter wichtige Waaren:				
Fettwaaren	3.925	68	987	3.006
Kaffee	3.427	832	635	3.624
Wein	6.487	1.511	1.368	6.630
Zucker	36.026	17.854	9.658	44.222
Weizen	10.008	—	—	10.008
Diverse	20.688	4.381	4.307	20.762
Assecuranzwerth . . fl.	2,998.825	894.515	846.420	3,046.920

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Februar 1897
		vom ersten bis letzten Jänner		
Lagerscheine:				
Stück	40	—	—	40
Versicherungswerth . fl.	126.360	—	—	126.360
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	
Versicherungswerth . fl.	—	—		
Lombardbetrag . . . fl.	4.500		—	4.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Februar 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Februar 1897
		vom ersten bis letzten Februar		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	45.546	3.308	8.266	40.588
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	14.846	—	2.489	12.357
Hafer	11.673	3.236	3.739	11.170
Korn	3.003	—	—	3.003
Gerste	8.888	—	327	8.561
Mais	4.841	55	1.224	3.672
Diverse	2.295	17	487	1.825
Assecuranzwerth . . fl.	333.560	22.570	65.800	290.330

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1897	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Februar 1897
		vom ersten bis letzten Februar		
Lagerscheine:				
Stück	8	1	—	9
Versicherungswerth . fl.	104.880	18.300	16.200*	106.980
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

* Wurden von den im Umlaufe befindlichen Warrants abgeschrieben.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Februar 1897				Februar 1896			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	390.190	124.482	214.257	300.415	358.690	90.398	144.571	304.517
Darunter:								
Weizen	155.648	19.778	56.860	118.566	118.922	28.187	51.315	95.794
Roggen	24.052	16.723	23.761	17.014	34.414	24.084	22.419	36.079
Gerste	83.186	25.459	50.195	58.450	59.016	6.811	12.913	52.914
Hafer	35.369	17.031	21.662	30.738	42.958	6.055	24.488	24.525
Mais	20.590	30.594	37.074	14.110	2.136	10.827	10.280	2.683
Hirse	1.285	474	247	1.512	1.108	377	580	905
Bohnen	7.215	1.169	1.977	6.407	5.768	1.969	1.389	6.348
Erbsen	10.174	2.044	431	11.787	1.502	—	344	1.158
Malz	989	611	1.044	556	981	202	202	981
Raps	12.803	127	7.586	5.344	41.086	1.634	8.141	34.579
Hanfsamen	1.908	1.220	663	2.465	462	102	149	415
Wicken	1.310	427	446	1.291	1.105	208	446	867
Mehl	5.984	2.463	2.293	6.154	6.542	2.729	1.898	7.373
Kleie	3.390	1.948	2.767	2.571	2.989	1.845	2.125	2.709
	363.903	120.068	207.006	276.965	318.989	85.030	136.689	267.330
Spiritus	1.771	509	—	2.280	1.047	—	—	1.047
Zucker	2.783	300	625	2.458	12.980	—	2.187	10.793
Wein	1.788	259	418	1.629	3.830	429	439	3.820
Oele und Fette	2.980	340	1.579	1.741	1.398	592	385	1.605
Sonstige Waaren	16.965	3.006	4.629	15.342	20.446	4.347	4.871	19.922
Mittlere Tagesbewegung	13.983 Meter-Centner				9.399 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,560.930	706.640	1,413.850	2,853.720	3,476.120	579.290	1,057.480	2,997.930

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	155	19	28	146	105	45	34	116
Versicherungswerth . . fl.	834.400·—	83.000·—	84.400·—	833.000·—	461.600·—	115.850·—	138.620·—	438.830·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	5	—	2	3	16	4	1	19
Versicherungswerth . . fl.	12.400·—	—	2.300·—	10.100·—	91.950·—	17.900·—	1.800·—	108.050·—
Lombardbetrag . . . . fl.	6.500·—	—	1.450·—	5.050·—	47.823·—	8.557·—	9.000·—	55.480·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn - Gesellschaft.

Stationsnamen-Aenderung.

Die Benennung der auf der Linie Marburg—Franzensfeste gelegenen Station Föderlach wurde auf „Föderlach-Faakersee" abgeändert.

Wien, am 22. Februar 1897. [150]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag II.) Am 1. März 1897 ist zu diesem Tarife der Nachtrag II erschienen. Derselbe umfasst alle auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 1. März 1897 in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge. Die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatzseiten, theils in Form von zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ausstellung der Frachtbriefe über Sendungen nach Kleinbahnstationen und Bekanntmachung der Eröffnung von Kleinbahnstrecken.) Bei einzelnen königlichen Eisenbahn-Directionen hat der Umstand, dass es nach der in einem früheren Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten erläuterten Sach- und Rechtslage keinem Bedenken begegnet und sich im Verkehrsinteresse empfiehlt, Frachtbriefe nach Kleinbahnstationen zuzulassen, zu der Annahme geführt, dass es der Angabe der Eisenbahnstation, an welche die Kleinbahn anschliesst, auf solchen Frachtbriefen nicht bedürfe. Ungeachtet der vorausgegangenen Feststellung, wonach die dem Gesetze vom 28. Juli 1892 unterliegenden Kleinbahnen weder im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838, noch im Sinne der Reichsverfassung Eisenbahnen sind, wird übersehen, dass gemäss § 51 (1) c der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands der Absender verpflichtet ist, in den Frachtbriefen über Güter nach Orten, die nicht an einer Eisenbahn liegen, die Eisenbahnstation zu bezeichnen, bis zu der das Gut befördert werden soll.

Zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens beauftragt der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem neueren Erlasse vom 4. Februar die königlichen Eisenbahn-Directionen, die Abfertigungsstellen dahin anzuweisen, dass im Güterverkehr mit Kleinbahnen der Frachtbrief stets die Angabe der Eisenbahnstation, an welche die Kleinbahnstrecke anschliesst und auf welcher die Sendung dieser zu übergeben ist, enthalten muss, es sei denn, dass ausnahmsweise ein directer Tarif für den Verkehr mit einer Kleinbahnstation eingerichtet ist.

Bei der Aufgabe sind die Versender zur Ergänzung etwa unvollständiger Frachtbriefe zu veranlassen und hiebei von der Güterabfertigungsstelle nach Möglichkeit zu unterstützen.

Wegen der Bekanntmachung der Eröffnung von Kleinbahnstrecken und -Stationen ist durch den oben erwähnten, näher bezeichneten Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass die königlichen Eisenbahn-Directionen, in deren Bezirk Kleinbahnen an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind, den Dienststellen — etwa durch die Amtsblätter — entsprechende Nachricht geben und für die Aufnahme der erforderlichen Angaben in das Koch'sche Stationsverzeichniss Sorge tragen sollen Nach den inzwischen gemachten Erfahrungen empfiehlt es sich, den Verwaltungen der Kleinbahnen zu überlassen, ihrerseits die rechtzeitige Benachrichtigung der in Betracht kommenden Eisenbahn-Verwaltungen von der Eröffnung von Kleinbahnstrecken oder -Stationen u. s. w. und die Aufnahme der erforderlichen Angaben in das genannte Stationsverzeichniss herbeizuführen. Die von den Vorständen der Kleinbahnen eingehenden Benachrichtigungen sind den betheiligten Dienststellen durch das Amtsblatt oder in sonst geeigneter Weise rechtzeitig bekanntzugeben.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ausnahmetarif für Dachschiefer.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar kam ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Dachschiefer bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen zur Einführung, welcher

1. für den Versandt von den bayerischen Stationen Lehesten und Ludwigsstadt nach sämmtlichen in den Tarif aufgenommenen Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken,
2. für den Versandt der Stationen Carden, Cattenes, Cochem, Fischbach, Kaisersesch, Kirn, Laubach-Müllenbach, Martinstein, Mayen Ost, Moselkern, Obernstein, Ruwer, Schweich, Simmern, Traben-Trarbach und Waldrach des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken nach sämmtlichen in den Tarif aufgenommenen bayerischen Stationen

Anwendung findet.

Rheinisch-Westphälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag I.) Am 1. März trat der Nachtrag I zum Tarife vom 1. October 1896 in Kraft, enthaltend:

a) Aenderungen zum Kilometerzeiger — u. A. Entfernungen für Dortmund — Eilgutabfertigung für Buttenheim, Girching, Perkam und Hergensweiler, sowie für die noch nicht eröffneten Stationen Schalke Rh. und Vogelheim, ferner erhöhte, erst am 15. April in Kraft tretende Entfernungen für Geiselhöring und Laberweinting;
b) Aenderungen zu den Tariftabellen, u. A. Sätze für einige in die Ausnahmtarife 1 (Holz) und 9 (Eisen) einbezogene rheinisch-westphälische Stationen, Ausdehnung des Ausnahmetarifes 11 (Dachschiefer) auf die rheinisch-westphälischen Schieferversandtstationen und Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke;
c) einige sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Neuer Ausnahmetarif.) Im Verkehre zwischen den am Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Güterverkehre betheiligten Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt einerseits und den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseitenbahnen, sowie den auf bayerischem Gebiet gelegenen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits gelangte am 15. Februar ein allgemeiner Ausnahmetarif für die Beförderung von feuchter Stärke (auch feuchter Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür zur Einführung.

Der Frachtberechnung werden die nach dem Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Gütertarif, bezw. nach dem als Anhang zu demselben herausgegebenen bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif sich ergebenden Frachtsätze des Specialtarifes III zu Grunde gelegt.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar wurden im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von den Stationen Dratzig und Driesen-Vordamm des Directionsbezirkes Bromberg nach den oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purpleore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetriebe in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg widerruflich eingeführt.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgesehenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafenverkehr. (Tarifirung von Baumwollabfällen.) Baumwollabfälle werden im Verkehre mit Eger, Franzensbad und Hof transit für die anschliessende Localbahn seit 1. Februar ab und im Verkehre mit Neuulm, Lindau, Bregenz seit 20. Februar ab zu den Sätzen für rohe Baumwolle befördert.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
669	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Thon, roh, wenn unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen, als Frachtgut	Michelob via Kralup – Turnau	Raspenau-Liebwerda	1) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2) Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. 3) Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	94 Heller		Im Kartirungswege		
670	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Beraun via Rakonitz	Königsberg-Maria Kulm	1) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. 2) Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	60 Heller		Im Kartirungswege		
671	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	Siehe nachstehende Tabelle unter a	b	c (Kreuzer ö. W. pro 100 kg)	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen spätestens 28. Februar 1898 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch

Von		nach Prag (Smichow)	Jinonitz	Řepy	Hostiwitz	Jenč	Unhoscht	Kladno	Smečna Sternberg	Lana	Neustraschitz	Prag (Bubna)	Prag (Sandthor)	Weleslawin	Rusin
Kaaden Brunnersdorf	a)	24·8	23·9	23·0	22·4	22·1	21·4	20·9	20·0	19·0	18·1	24·4	24·0	23·3	22·9
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	7·0	6·1	5·2	4·6	4·3	3·6	3·1	2·2	1·2	0·3	3·6	3·2	2·5	2·1
Komotau	a)	24·6	23·6	22·8	22·3	21·8	21·1	20·7	19·7	18·9	—	24·2	23·9	23·2	22·8
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·8	5·8	5·0	4·5	4·0	3·3	2·9	1·9	1·1	—	3·4	3·1	2·4	2·0
Tuschmitz	a)	24·1	23·2	22·3	21·8	21·4	20·6	20·0	19·2	18·2	—	23·8	23·3	22·7	22·2
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·3	5·4	4·5	4·0	3·6	2·8	2·2	1·4	0·4	—	3·0	2·5	1·9	1·4

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
672	Böhmische Commercialbahnen	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Mineralische Kohle, Coaks und Briquetts	Schwadowitz-Eipel und Rothkosteletz	Račic a. d. Trotina	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Briquetts, resp. für Coaks giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Tarife	Kreuzer 22·8		Im Kartirungswege		
					Hořenoves					24·3				
					Sadowa-Dohalic					27·3				
					Třebovĕtic					27·3				
					Hořic					27·6				
					Gutwasser					27·6				
				via Smiřič										
				Schwadowitz-Eipel	Všestar					25·0				
				Rothkosteletz						24·4				
				via Königgrätz										
673	Südbahn-Gesellschaft		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G-13 des Tarif-Theiles I	Barcs transit	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl. bis Wr. Neustadt incl., dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Nur giltig für Sendungen, rücksichtlich welcher bei der Aufgabe in Barcs der Nachweis erbracht wird, dass dieselben per Bahn oder per Wasser daselbst eingelangt sind	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	140 Heller incl. ung. Steuer	120 Heller incl. ung. Steuer	20 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 24. December 1896 unter fortlaufender Nr. 2678 publicirte Frachtbegünstigung gegenstandslos.
				Györvár, Gelse, Kanizsa, Szt. Mihály-Pacsa, Zala-Szt. Ivan				Localtarif	Verschieden	98 Heller incl. ung. Steuer*)	Verschieden			*) Insofern sich der normale Frachtsatz nicht ohnehin billiger stellt
674	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holzkohle	Gottschee	Jenbach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Heller 179	142	37	Im Kartirungswege		
				Reifnitz					177	142	35			
				Strascha					181	142	39			
675	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Bruneck	Bozen-Gries	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	34 Kronen pro Wagen	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
676	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	a) Steine aller Art der Pos. S-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, exclusive Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine. b) Steine aus der Pos. S-57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, und zwar: Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine. c) Dachsteine aller Art der Pos. S-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, unbearbeitete. d) Steine der Pos. S-59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, bearbeitete, einfach glatt behauene, unverpackt, u. zw.: Steinfliesen, Barren, Rundsteine, Rinnen, Fenster- und Thürstöcke, Stiegenstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine. e) Steinhauerwaaren aus der Pos. S-59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, unverpackt oder in Schutzrahmen, z. B. Hohlkehlen, Gesimse, Friesen, Carniesen, Säulen, Grabsteine und Grabkreuze, auch gesägte, geschliffene oder polirte Platten u. dgl. (mit Ausnahme von Bildhauerarbeiten und Marmorwaaren)	Siehe untenstehende Tabelle		ad c) Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. ad a), b) d) und e) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Friedeberg a	Friedeberg b	Friedeberg c	Friedeberg d	Friedeberg e	Haugsdorf a	Haugsdorf b	Haugsdorf c	Haugsdorf d	Haugsdorf e	Setzdorf a	Setzdorf b	Setzdorf c	Setzdorf d	Setzdorf e
	Von den Stationen der Localbahn Niederlindewiese-Barzdorf (Heinersdorf) — Frachtsätze in Heller pro 100 kg														
Brünn	105	87	75	168	174	111	91	77	168	182	103	85	73	168	170
Floridsdorf	114	108	99	145	180	120	112	101	153	188	112	106	.	141	176
Marchegg	127	109	97	178	213	133	115	99	186	221	125	107	95	174	209
Mähr. Ostrau	68	62	50	72	96	68	66	52	72	96	68	60	48	72	96
Oderberg	68	64	52	72	96	68	66	54	72	96	68	62	50	72	96
Olmütz	77	61	46	114	114	83	65	48	122	122	75	59	.	110	110
Prerau	85	67	55	123	131	91	71	57	123	139	83	65	53	123	127
Schönbrunn	68	62	50	72	96	68	66	52	72	96	68	60	48	72	96
Stauding	77	65	53	90	114	77	69	55	90	114	77	63	51	90	114
Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B.	114	108	100	146	182	120	112	102	154	190	112	106	98	142	178
Wien Nordbahnhof	114	108	100	145	180	120	112	102	153	188	112	.	.	141	176

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
											Heller			
677	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Emanuelsegen	Andrychau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 550 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. vom 1. Jänner 1897	Verschieden, je nach dem Courstande der österr. Währung		2·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so werden auch die zugestandenen Frachtnachlässe um die gleiche Differenz reducirt
				cons. Giesche-grube (Richthofenschacht)							2·4			
678	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Wieliczka	Halbstadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Verbandstarif	Besteht kein directer Frachtsatz	129 Heller		Im Kartirungswege		
679	Oe.N.W.B.		Bruchsteine des Specialtarifes 3	Verladestelle bei km 104 bis 106 zwischen den Stationen Znaim und Wolframitzkirchen	Wien Oe.N.W.B.	Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883		9 fl. [illegible] kr. ö.W. per Wagen		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Anmerkungen
29	Nr. 146 vom 19. Decemb. 1896	2526	K.k.Oe.St.B.		Bau-, Bloch-, Brenn-, Lang-, Schnitt- und Werkholz	Allen Stationen der Murthal-Bahn	Unzmarkt	In der Rubrik 4 soll es heissen „Bau-, Bloch-, Brenn-, Lang-, Schnitt- und Werkholz sowie Extraholzes [illegible]"	

Bau-Ausschreibung.

Auf der für die Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Vororteliniе der Wiener Stadtbahn sind in den Baulosen 15 und 16 in den Stationen **Hernals** und **Ottakring** die gesammten **Hochbauarbeiten** im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt zum Theil gegen Pauschalbeträge, zum Theil gegen Nachmass.

Die annäherungsweise ermittelten Kosten der Arbeiten betragen abgerundet für die Station Hernals 114.500 fl. und für die Station Ottakring 99.200 fl.

Der Vollendungstermin ist für sämmtliche Arbeiten mit 30. November 1897 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die Preisliste, die Baubeschreibung, die Detailkostenberechnungen der Pauschalsummen, sowie die Pläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Mariahilferstrasse 126) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Vororte- und Donaustadtlinie (XV. Gerstnerstrasse 1) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **23. März 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn einzureichen. Der Bauwerber hat bis zum 6. April 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des für Hernals 5700 fl. und für Ottakring 5000 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Vergebungsgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im März 1897.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. Wien, 9. März 1897. X. Jahrgang.

Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelms- (Nord-Ostsee-) Canal.

Mit 1. September 1896 ist für den Kaiser Wilhelms-Canal an Stelle der bisherigen Vorschriften die nachstehende Betriebsordnung in Kraft getreten:

Abschnitt I.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Jeder Schiffsführer, der den Canal befährt, muss einen auf Verlangen ihm auszuhändigenden Abdruck dieser Betriebsordnung, der auch für das Rechtsverhältniss zwischen der Canalverwaltung und ihm, bezw. seinem Rheder massgebend ist, an Bord haben, und ist für die genaue Befolgung ihrer Vorschriften, sowie derjenigen des Zollregulativs für den Kaiser Wilhelms-Canal durch die gesammte Besatzung seines Fahrzeuges verantwortlich. Das Deutsche Reich übernimmt keinerlei Verpflichtung zur Ersatzleistung für Schäden, welche die Schiffe im Canal erleiden, selbst wenn ein Verschulden der Canallootsen oder anderer Angestellter der Canalverwaltung dabei in Frage kommt.

§ 2.

Der Canal darf von Schiffen aller Nationen nach Zahlung der in dem dieser Betriebsordnung beigefügten Tarife festgesetzten Abgaben bei Tag und bei Nacht befahren werden, sofern folgende Dimensionen nicht überschritten werden: Tiefgang 8 m, grösste Breite 20 m, Länge 135 m, Mastenhöhe 40 m ober der Wasserlinie. Schiffe von mehr als $6\frac{1}{2}$ m Tiefgang sind dem Eingangs-Hafenamt vorher anzumelden, damit dieses in der Lage ist, rechtzeitig die bezüglich der Kreuzung mit anderen Schiffen erforderlichen Anordnungen zu treffen. Fremde Kriegsschiffe und Kriegsfahrzeuge dürfen in den Canal nur nach vorgängiger, auf diplomatischem Wege zu erwirkender Genehmigung einlaufen.

§ 3.

Die Canalverwaltung behält sich vor:

a) offene oder nicht voll gedeckte Fahrzeuge, wenn sie nicht mindestens 0·50 m Freibord haben,

b) Schiffe, die eine Decklast führen, welche ihre Stabilität oder Manövrirfähigkeit erheblich beeinträchtigt,

c) Schiffe, deren mangelhafte Manövrirfähigkeit im Canal erfahrungsgemäss feststeht, oder die in Bezug auf ihr Schiffspersonal zu Bedenken Anlass geben,

ganz zurückzuweisen oder ihre Zulassung zur Canalfahrt von der Erfüllung bestimmter Bedingungen abhängig zu machen.

§ 4.

Holzflösse, Bagger, Lastprähme, Scheiben und andere schwimmende Gefässe oder Maschinen dürfen nur mit besonderer, für jeden einzelnen Fall nachzusuchender Genehmigung des kaiserlichen Canalamtes und unter genauer Beobachtung der von diesem festzusetzenden Bedingungen und Vorschriften durch den Canal geführt werden. Die zu zahlende Abgabe wird für jeden einzelnen Fall vom Canalamte festgesetzt.

§ 5.

Dampfer dürfen beim Durchfahren des Canals ihre eigene Maschinenkraft benützen, jedoch behält sich die Canalverwaltung ausdrücklich vor, in besonderen Fällen, namentlich wenn die eigene Geschwindigkeit im Canal nicht 8 km in der Stunde erreicht, das Durchschleppen derselben oder die Mitnahme von Begleitdampfern anzuordnen. Was hier, wie überhaupt in dieser Betriebsordnung für Dampfer angeordnet ist, gilt ebenso für alle durch Maschinen bewegten Fahrzeuge, mögen diese durch Elektricität, Benzin, Petroleum oder sonstwie getrieben werden.

§ 6.

Segelschiffe, welche:

a) den ganzen Canal durchfahren wollen, ohne Ansehung ihrer Grösse,

b) nach Orten am Canal oder den mit ihm in Verbindung stehenden Wasserstrassen bestimmt sind und mehr als 35 R.-T. Brutto Raumgehalt haben, unterliegen dem Schleppzwange.

§ 7.

Segelschiffe, die nicht geschleppt werden, dürfen sich nur bei mehr als halbem Winde der Segel bedienen, andernfalls müssen sie treideln. Das Segeln bei Nacht und bei unsichtigem Wetter, sowie das Kreuzen im Canal ist verboten, Treideln nur erlaubt, soweit es durch Menschenkraft möglich ist.

§ 8.

Alle den Canal befahrenden Schiffe, soweit sie nicht durch § 10 besonders davon befreit sind, sind dem Lootsenzwang unterworfen. Ob geschleppte Schiffe ausser dem auf dem Schleppdampfer befindlichen Lootsen noch besondere Lootsen haben müssen, entscheidet die Canalverwaltung.

§ 9.

Der Lootsenzwang beginnt

a) für die von der Elbe kommenden Schiffe auf der Rhede bei Brunsbüttel,
b) für die aus der Ostsee kommenden beim Zollwachtschiff bei Friedrichsort,
c) für die von Kiel kommenden auf der Holtenauer Rhede,
d) für die von Rendsburg und der Obereider kommenden Schiffe bei der Einfahrt in das Canalgebiet bei km 65.

§ 10.

Befreit vom Lootsenzwange sind nur diejenigen Segelschiffe, welche dem Schleppzwange nicht unterliegen, sowie kleine offene Dampf- und Motorboote; jedoch ist das Canalamt befugt, weitere Befreiungen eintreten zu lassen.

§ 11.

Die Canallootsen üben ausser dem Lootsdienste die zollamtliche und innerhalb der ihnen ertheilten Befugnisse die polizeiliche Aufsicht auf den betreffenden Schiffen, bezw. Schleppzügen aus.

§ 12.

Die Canallootsen sind in der Regel stationirt:

a) in Brunsbüttel auf der Rhede vor den Molen;
b) in Holtenau in der Nähe des Zollwachtschiffes zu Friedrichsort und für aus Kiel kommende Schiffe auf der Holtenauer Rhede;
c) im Lootsenhause bei Nübbel (km 57), wo für die den ganzen Canal durchfahrenden Schiffe der Regel nach Lootsenwechsel eintritt.

§ 13.

Ein Schiff, welches einen Canallootsen wünscht, hat bei Tage am Vortopp die nationale Lootsenflagge oder das Signal P. T. des internationalen Signalbuches, beides mit dem Antwortwimpel dieses Signalbuches darunter, zu hissen; bei Nacht sind zwei weisse Laternen neben einander am Bug zu zeigen. Gegensignale, als „Verstanden“, werden von den Lootsenstationen nicht gemacht, nur wenn aus irgend einem Grunde Lootsen nicht an Bord geschickt werden können, werden von den Lootsenstationen:

a) bei Tag der Wimpel D des internationalen Signalbuches unter der Reichsdienstflagge,
b) bei Nacht zwei rothe Laternen unter einander gezeigt.

Die Lootsenfahrzeuge bezeichnen, wenn es nöthig ist, ihre Lage durch Abbrennen von Fackelfeuer.

§ 14.

Lootspflichtige Schiffe, die

a) aus der Untereider kommend, in den Canal gehen, können ihren Canallootsen schon bei dem Lootsenhause zu Nübbel an Bord nehmen, jedoch fährt der Lootse bis zum Eintritte in das Canalgebiet bei km 65 nur als Passagier mit;
b) von Orten an der Kieler Föhrde in den Canal gehen, können ihren Canallootsen schon vor ihrer Abfahrt erhalten, wenn sie diesen Wunsch rechtzeitig unter genauer Angabe von Ort und Zeit der Abfahrt dem Hafencapitän zu Holtenau mittheilen und entweder selbst den Lootsen von der Lootsenstation zu Holtenau abholen oder sich verpflichten, die durch seine Beförderung an Bord entstehenden baaren Auslagen dem Lootsen zu ersetzen;
c) von einem am Canal oder bei Rendsburg gelegenen Schiffsliegeplatze aus ihre Fahrt durch den Canal antreten wollen, haben die Gestellung des Canallootsen unter genauer Angabe von Ort und Zeit der Abfahrt bei der nächstgelegenen Lootsenstation zu beantragen. Dem Lootsen ist gleich bei seiner Ankunft an Bord das vorgeschriebene Wegegeld zu entrichten. Auf das gleiche Wegegeld haben diejenigen Lootsen Anspruch, die von einem Schiffe, das seine Fahrt an einem der unter c) bezeichneten Plätze beendigt, dort abgesetzt werden. Die Lootsen sind verpflichtet, für die so empfangenen Beträge auf Verlangen Quittung zu leisten.

§ 15.

Der Lootse stellt seine Erfahrungen und seine Ortskenntnisse dem Schiffer zur Verfügung und ist für alle seine Anordnungen der Canalverwaltung, aber auch nur dieser verantwortlich. Der Schiffsführer ist für die richtige und pünktliche Ausführung der vom Lootsen ergangenen Anordnungen verantwortlich; auch ist er verpflichtet, jenen von etwa vorhandenen besonderen Manövrireigenschaften seines Schiffes rechtzeitig in Kenntniss zu setzen, sowie ihm jede etwa weiter gewünschte Auskunft über die Eigenschaften seines Schiffes eingehend zu ertheilen.

§ 16.

Die mit der Führung oder Bewachung eines Schiffes betrauten Canallootsen haben während ihres dienstlichen Aufenthaltes an Bord Anspruch auf unentgeltliche Theilnahme an den regelmässigen Mahlzeiten des Schiffsführers, sowie im Bedarfsfalle auf angemessene reinliche Unterkunft an Bord. Alle den Canal befahrenden Schiffe sind verpflichtet, Canallootsen auf ihr Verlangen mitzunehmen und ihnen gegen eine vom Lootsen direct zu zahlende Vergütung von 15 Pfg. für das Frühstück, 40 Pfg. für das Mittagessen und 25 Pfg. für das Abendbrot die Theilnahme an den oben bezeichneten Mahlzeiten zu gestatten.

Abschnitt II.

Vorbereitung für die Canalfahrt.

§ 17.

Jedes Schiff, welches den Canal befahren will, hat das für die Canalfahrt bestimmte Anmeldeformular nach dem vorgeschriebenen Muster in zweifacher Ausfertigung wahrheitsgetreu ausgefüllt, sowie den Messbrief und sonstige, für die Berechnung der Canalabgaben mass-

gebende Schiffspapiere zur Abgabe an der Eintrittsmündung bereit zu halten.

§ 18.

Die Zollzeichen (Flagge und Leuchte gemäss §§ 2 und 5 des Zollregulativs) sind bereit zu halten; gegebenen Falles ist der Lootse zu benachrichtigen, dass sie von der Canalverwaltung ermiethet werden sollen.

§ 19.

Segelschiffe haben sämmtliche Segel festzumachen, die Raaen über Backbord scharf anzubrassen, den Klüverbaum einzunehmen, eine genügend starke Schlepptrosse bereit zu legen und sich überhaupt klar zum Eingeschlepptwerden zu machen.

§ 20.

Im Uebrigen sind folgende Vorbereitungen zu treffen:

1. Schiffe von mehr als 50 R.-T. Brutto Raumgehalt müssen einen Bug- und einen genügend starken Heckanker zum sofortigen Fallen bereit halten;
2. sämmtliche Boote sind einzuschwingen, bezw. aufzutoppen, mit Ausnahme eines, welches zum sofortigen Ausfahren von Leinen und zu Rettungszwecken bereit sein muss. Dieses ist entweder an der Steuerbordseite ausgeschwungen zu halten oder im Schlepp zu führen;
3. die Stengen sind zu streichen, wenn sie höher als 40 m über Wasser sind;
4. an beiden Seiten, vorn und achter, sind für das Einlaufen und Durchschleusen Leinen mit aufgesteckten Wurfleinen, sowie an den Schiffsseiten Fender bereit zu halten, welche jedoch nicht aus einem versinkbaren Material angefertigt sein und keine hervorstehenden Metallbeschlagtheile haben dürfen;
5. Dampfschiffe müssen ihre Dampffeuerspritze mit genügenden Schlauchlängen zum sofortigen Gebrauche bei etwa ausbrechendem Feuer bereit halten;
6. geladene Geschütze sind zu entladen.

Es sind ferners bereit zu legen:

a) bei Tagfahrten drei schwarze Bälle oder Körper, jeder von 65 cm Durchmesser, welche auf je 1 m Entfernung mit einander verbunden sind;
b) bei Nachtfahrten drei rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 25 cm Durchmesser, sowie einige weisse Laternen. Sämmtliche Laternen sind derart anzubringen, dass sie von aussenbords nicht gesehen werden können.

Abschnitt III.

Einlaufen in den Vorhafen und Durchschleusen.

§ 21.

Lootspflichtige Dampfer und Schleppzüge dürfen nur unter Leitung von Canallootsen in die Vorhäfen des Canals einlaufen, Segelfahrzeuge aller Art — abgesehen von Nothfällen — ausschliesslich im Schlepp von Dampfern der Canalverwaltung. Letztere haben zum Zeichen, dass sie eingeschleppt werden wollen, die Nationalflagge in dem der Canalmündung zugekehrten Want des Grossmastes zu zeigen. Nicht lootspflichtige Dampfer dürfen nur einfahren, wenn durch Signal die Einfahrt frei gegeben ist, und zwar in diejenige Schleuse, die durch Signal bezeichnet ist; sie haben hiebei allen Anordnungen, die ihnen von Beamten der Canalverwaltung ertheilt werden, unweigerlich nachzukommen. Grösseren, ebenfalls einfahrenden oder ausfahrenden Schiffen, sowie Schleppzügen haben sie unter allen Umständen aus dem Wege zu gehen, bezw. jene vorausfahren zu lassen.

§ 22.

Die Reihenfolge der Zulassung zur Einfahrt in den Canal bestimmt sich im Allgemeinen nach der Zeit der Ankunft auf der Rhede, jedoch ist die Hafenbehörde berechtigt, davon abweichende Anordnungen zu treffen. Zur Unterstützung beim Ein- und Auslaufen dienen Dampfer der Canalverwaltung. Für diese Hilfeleistung werden besondere Gebühren nicht berechnet. Nachrichtlich wird bemerkt, dass die Stellung der Thorflügel in den Schleusen bei Nacht durch zwei, an jedem Flügel an der der Fahrtrichtung zugekehrten Seite neben der Schlagsäule über einander angebrachte Lichter zu erkennen ist. Bei geschlossenen Thoren zeigen sich vier Lichter im Quadrat; die Lichter der Einfahrtsthore zeigen rothe, die der Ausfahrtsthore grüne Farbe.

§ 23.

Für die Feststellung und Zahlung der Canalabgaben und Schleppgebühren und die Controle darüber, wie behufs der zollamtlichen Abfertigung hat jedes in den Canal eintretende Schiff auf Verlangen der Hafenbehörde in der Einfahrtsschleuse oder an einer von der Hafenbehörde zu bestimmenden Stelle des Binnenhafens festzumachen.

Abschnitt IV.

Fahrt durch den Canal.

§ 24.

Bezüglich des Ausweichens, der Führung von Lichtern u. s. w. gelten die Bestimmungen der kais. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstosses von Schiffen auf See vom 7. Jänner 1880, R.-G.-Bl. S. 1, und der sie abändernden kais. Verordnung vom 16. Februar 1881, R.-G.-Bl. S. 18, mit den aus dieser Betriebsordnung sich ergebenden Modificationen.

§ 25.

Die Fahrgeschwindigkeit über dem Grund darf 15 km = 8·1 Seemeilen in der Stunde, sofern dem einzelnen Schiffe nicht vom kais. Canalamte eine grössere Fahrgeschwindigkeit ausdrücklich erlaubt ist, nicht übersteigen. Sie muss unter allen Umständen auf Verlangen des Lootsen entsprechend ermässigt werden, wenn dieser nach seinem pflichtmässigen Ermessen von der gestatteten Fahrt Gefahren für die Canalanlagen oder das Schiff befürchtet.

§ 26.

Ausser dem in § 25, Abs. 2, gedachten Falle ist die Fahrgeschwindigkeit rechtzeitig zu vermindern, bezw. auf Anordnung des Lootsen die Maschine zu stoppen für das Passiren von:

1. entgegenkommenden Schiffen;
2. Schiffen, welche festgemacht haben;
3. Baggern und beladenen Baggerprähmen;
4. Strecken, welche durch die Signale kenntlich gemacht sind;
5. Fährbuchten, und zwar hier von den durch weissen Anstrich kenntlich gemachten Stangen der elektrischen Lichtleitung an bis zur Fährbucht selbst, ferner
6. beim Lootsenwechsel zu Nübbel;
7. auf Anruf der Zollwachtboote oder der die Zollcontrole ausübenden Beamten;

8. wenn von Canalbeamten durch Schwenken einer rothen Flagge bei Tag, einer rothen Laterne bei Nacht das allgemeine Haltesignal gegeben wird.

Für die Fälle zu 2—5 ist unter verminderter Geschwindigkeit eine solche Geschwindigkeit zu verstehen, die nöthig ist, einen schädlichen Wellengang zu verhüten. In den Strecken zwischen den beiderseitigen Vorsignalen der Ponton- und Drehbrücken ist die Fahrgeschwindigkeit stets so weit zu ermässigen, dass sie höchstens 4 Seemeilen in der Stunde gleichkommt.

§ 27.

Die Fahrt durch den Canal ist ohne jeden nicht durch zwingende Gründe gebotenen Aufenthalt, bezw. nach Anweisung der Betriebsbeamten anzutreten und zu vollenden. Die durch ungerechtfertigten Aufenthalt unmittelbar wie mittelbar entstehenden Kosten für Zollbewachung, längere Inanspruchnahme des Lootsen, des Schleppdampfers u. s. w. haben die Schiffsführer, bezw. Rheder zu tragen. Die Canalverwaltung ist insbesondere berechtigt, Fahrzeuge, die ohne triftigen Grund im Canalgebiete sich aufhalten, hinausschleppen zu lassen und dafür die tarifmässigen Schleppgebühren den Schiffsführern, bezw. Rhedern aufzuerlegen. Daraus, dass bei der Durchfahrt durch Festkommen des eigenen oder eines anderen Schiffes oder durch Massnahmen, welche im Interesse eines sicheren Verkehres geboten sind, Verzögerungen eintreten, können keinerlei Ansprüche auf Schadenersatz wegen Zeitversäumniss erhoben werden.

§ 28.

Sämmtliche Schiffe, welche den Canal befahren, müssen bei Tag ihre Nationalflagge, bei Nacht ausser den vorgeschriebenen Lichtern — soweit sie nicht unter Zollleuchte fahren — ein weisses Licht am Heck führen. Bei Schleppzügen braucht das Hecklicht nur von dem letzten Schiffe geführt zu werden. Schiffe, welche die Ursache sind, dass entgegenkommende an den Ausweichen festlegen müssen, führen:

a) bei Tag eine grüne Scheibe am Heck,
b) bei Nacht ein grünes Licht am Heck an Stelle des weissen.

§ 29.

Es ist, falls nicht der Lootse aus besonderen Gründen ein Anderes anordnet, stets nach Steuerbord auszuweichen; kleinere Schiffe haben, soweit ihr Tiefgang es gestattet, den grösseren und augenscheinlich tiefergehenden die Mitte zu überlassen. Bagger dürfen nur an der Seite passirt werden, welche durch Signal als frei bezeichnet ist. Segelnde Schiffe haben die in Fahrt befindlichen Fähren stets an der der Fahrtrichtung dieser entgegengesetzten Seite zu passiren.

§ 30.

Es muss stets gut Ausguck sowohl nach vorn wie nach hinten gehalten werden.

§ 31.

In den Ausweichestellen haben die Schiffe — und zwar nach Vorschrift des § 42, Nr. 3 — festzulegen, wenn das 300 m von der Ausweichestelle auf dem Ufer stehende Haltesignal in Haltestellung gefunden wird. Kleinere Schiffe können durch den Hafencapitän des Eingangshafens von dieser Verpflichtung in besonderen Fällen befreit werden. Die Schiffe dürfen ihre Fahrt erst fortsetzen, nachdem der Weichenwächter die Aufforderung dazu erlassen hat. Diese erfolgt durch Zuruf und Niederlassen des Haltesignals, was bei Nacht durch Schwenken einer grünen Laterne kenntlich gemacht wird.

§ 32.

Für das Passiren der Eisenbahn-Drehbrücken bei Osterrönfeld und Taterpfahl gelten folgende Vorschriften:

1. Zeigt das auf dem südlichen Canalufer 600 m vor der Brücke aufgestellte Vorsignal bei der Annäherung eines Schiffes und mindestens noch zu der Zeit, wenn die Commandobrücke des Schiffes den Signalmast passirt, die Stellung „freie Fahrt", so ist das Schiff berechtigt, durchzufahren, und auch dann nicht verpflichtet, festzumachen, wenn das auf dem südlichen Canalufer 150 m vor der Brücke aufgestellte Warnungssignal in Haltestellung gefunden werden sollte. Das Vorfinden der Stellung des Vorsignals „freie Fahrt" und die Absicht, durchzufahren, ist durch Signal mit der Dampfpfeife: ein langer (6 Secunden) Ton, anzuzeigen.
2. Steht das Vorsignal bei der Annäherung des Schiffes auf „Halt" oder wird es auf „Halt" gestellt, noch ehe die Commandobrücke des Schiffes am Signal vorbei ist, so ist mit der Dampfpfeife das Signal „Verstanden" durch dreimal drei kurze (1 Secunde) Töne zu geben und an den Dalben vor der Brücke festzulegen, falls nicht inzwischen das Warnungssignal auf „freie Fahrt" gestellt worden ist. Das festgelegte Schiff darf erst loswerfen, nachdem das Warnungssignal auf „freie Fahrt" gestellt ist.

§ 33.

Für das Passiren der Strassendrehbrücke bei Rendsburg und der Pontonbrücke bei Holtenau gelten folgende Vorschriften: Bei der Annäherung an das auf dem südlichen Canalufer 900 m vor den Brücken aufgestellte Vorsignal hat das Schiff durch drei lange (6 Secunden) Töne mit der Dampfpfeife das Zeichen zum Oeffnen der Brücke zu geben. Das Schiff hat zu stoppen und an den Dalben festzumachen, wenn vom Vorsignalwärter oder von der Brücke aus das allgemeine Haltesignal gegeben wird. Es darf die Fahrt erst wieder aufnehmen, wenn durch Winken mit einer grünen Flagge, bezw. Laterne die Aufforderung dazu ergeht.

§ 34.

Getreidelte und segelnde Schiffe dürfen ohne besondere Erlaubniss des Brückenbeamten die Drehbrücke nicht passiren. Müssen sie dort festmachen, so hat es zwischen den Dalben und dem Ufer zu geschehen.

§ 35.

Fahrzeuge, deren Höhe das Passiren der geschlossenen Drehbrücken gestattet, sind an vorstehende Bestimmungen (§§ 32, 33) nicht gebunden.

§ 36.

Für das Ueberholen vorausfahrender Schiffe gelten folgende Vorschriften:

1. Derjenige, der seinen bisherigen Vordermann überholen will, hat diesem seine Absicht durch vier kurze Töne mit der Dampfpfeife anzuzeigen.

2. Auf dieses Signal haben:

a) getreidelte und segelnde Fahrzeuge möglichst weit nach Steuerbord auszuscheeren und dürfen dann alsbald passirt werden;
b) Schleppzüge, wenn sie das Vorbeifahren ihres bisherigen Hintermannes im gewöhnlichen Canalprofil ohne Gefahr für beide Theile zulassen zu können

meinen, ebenfalls möglichst weit nach Steuerbord (nur auf besondere Anordnung des Lootsen nach Backbord) auszuscheeren, geeigneten Falles an den Pollern am Ufer festzumachen und jenem durch zwei lange Töne anzuzeigen, dass er nun vorbeifahren kann; anderenfalls aber fünf kurze Töne mit der Dampfpfeife zu geben, ihre Fahrt bis zur nächsten Ausweiche, bezw. bis zum Audorfer See fortzusetzen, dort unter möglichster Verminderung der Fahrgeschwindigkeit nach Steuerbord auszuscheeren, bezw. zu stoppen und festzumachen und durch zwei kurze Töne mit der Dampfpfeife anzuzeigen, dass nunmehr vorbeigefahren werden darf.

3. Einzelfahrende Dampfer dürfen von anderen, wenn diese grösseren Tiefgang als 1·5 m haben, nur im Audorfer See oder in den Ausweichen überholt werden, nachdem die oben zu 1 und 2 b am Ende bezeichneten Signale gewechselt sind.

4. Auf dieselben Stellen ist das Ueberholen von Schleppzügen durch tiefer als 6·5 m gehende Schiffe beschränkt.

5. In allen Fällen hat das überholende Schiff beim Vorbeifahren die Fahrgeschwindigkeit soweit zu vermindern, dass kein schädlicher Sog entstehen kann.

Fahrzeuge der Canalverwaltung und zur Zollaufsicht auf dem Canal dienende Fahrzeuge sind an vorstehende Bestimmungen nicht gebunden und müssen stets, wenn sie die Absicht des Ueberholens durch das oben zu 1 bezeichnete Signal zu erkennen geben, vorbeigelassen werden; das Schiff, das überholt wird, hat nach Möglichkeit nach Steuerbord auszuweichen und seine Fahrt zu mindern.

§ 37.

Ausser den in den §§ 32, 33 und 36 vorgeschriebenen Signalen mit der Dampfpfeife ist diese in Gebrauch zu nehmen:

1. bei Nebel und unsichtigem Wetter, und zwar geben westwärts steuernde Schiffe einen, ostwärts steuernde zwei schnell hinter einander folgende lange Töne jede Minute;
2. bei Annäherung an fahrende oder festliegende Schiffe, Boote, Bagger, Baggerprähme, an die durch Signale bezeichneten Stellen (§ 26, Nr. 4) und Fähren, und zwar bei den durch weissen Anstrich kenntlich gemachten Stangen der elektrischen Lichtleitung;
3. beim Eintritte in die scharfen Curven zwischen Berensau und Holtenau;
4. bei plötzlichen Havarien von Schiff oder Maschine, welche ein sofortiges Halten bedingen. In diesem Falle sind als Warnungssignal mit der Dampfpfeife fortwährend kurze Töne zu geben, bis das Signal Nr. 43 gegeben ist.

§ 38.

Beim Insichtkommen von entgegenfahrenden grösseren Schiffen, sowie vor den Drehbrücken und der Pontonbrücke sind die Anker zu besetzen und zum sofortigen Fallen klar zu halten.

§ 39.

Die Entfernung vom Vordermann darf bei fahrenden Schiffen nicht weniger als etwa 1000 m betragen.

§ 40.

Verengungen des Fahrwassers durch Baggerarbeiten oder aus anderen Ursachen haben die westwärts steuernden Schiffe und Schleppzüge in der Regel zuerst zu passiren. Glaubt jedoch ein ostwärts steuerndes Schiff, welches starken Wind und Strom von hinten hat, an solchen Stellen einem entgegenkommenden Schiffe oder Schleppzuge, dem es unter den obwaltenden Umständen ein Leichtes ist, auszuweichen, bezw. zu stoppen, ohne eigene Gefährdung nicht ausweichen zu können, so hat es, um dies anzuzeigen, das Warnungssignal Nr. 43 mit der Dampfpfeife oder Sirene zu geben, worauf das entgegenkommende Schiff oder der Schleppzug mit drei kurzen Tönen antwortet, stoppt, bezw. ausweicht und das ostwärts steuernde Schiff zuerst passiren lässt.

(Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung eines Abladeplatzes in der Station Pottschach: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines Abladeplatzes in der Station Pottschach der Linie Wien—Triest der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2719/IV.]

— (Rampenumgestaltung: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Rampenumgestaltung in km 131·649 anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Wilhelm Ritter von Rzehaczek bestimmt. [G.-I.-Z. 3181.]

— (Linie Kufstein—Ala: Umgestaltung und Aufstellung von neuen Schranken: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umgestaltung der Handschranken bei der Wegübersetzung in km 31·564 der Linie Kufstein—Ala in Zugschranken, für welche die Antriebsvorrichtung zu den Distanzsignalhebeln der Station Brixlegg nächst der Signalhütte beim südlichen Ende des Aufnahmsgebäudes zu situiren ist, unter gleichzeitiger Aufstellung der neuen Schranken in einer Entfernung von 3·8 m von der Achse der zunächst liegenden Geleise und Einschaltung eines automatischen Läutewerkes nach der mit Erlass vom 20. Juni 1896, Z. 294/IV, genehmigten Type in die Zugleitung der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3026/IV.]

Projectirte Localbahn Rakonitz-Mlatz. (Theilstrecke Kralowitz—Mlatz: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Februar die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Detailprojectes für die Variante Kralowitz—Mlatz (Theilstrecke km 28·6—38·5/6) der projectirten Localbahn Rakonitz—Mlatz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 991/I.]

Ausland.

Frankreich. (Probefahrten mit der Heilmann'schen elektrisch betriebenen Locomotive für Vollbetrieb.) Die Erfolge, welche mit der Heilmann'schen elektrischen Locomotive in Amerika bisher erzielt wurden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24), haben die Direction der Französischen Westbahn veranlasst, eine Heilmann'sche Locomotive neuesten System herstellen zu lassen, mit welcher gegenwärtig Probefahrten auf einer 75 km langen Seitenlinie der Gesellschaft unternommen werden. Die in einer Gesammtlänge von 18 m hergestellte

Maschine wird von zwei Truckgestellen mit je vier Achsen getragen; auf dem rückwärtigen derselben ruht der die Dynamomaschine betreibende Dampfkessel, während die die Elektricität erzeugende Maschine und der Betriebsmechanismus gegen vorne disponirt sind. Der voran spitz zulaufende Gesammtapparat ist mit Eisenblech vollständig gedeckt. Die Maschine arbeitet mit 1350 Pferdekraft und remorquirt bei einer normalen Fahrgeschwindigkeit von 100 km per Stunde einen mit 300 t belasteten Zug (das doppelte Gewicht der ausschliesslich mit Dampfkraft geförderten Züge). Die Versuche ergaben, dass eine Fahrgeschwindigkeit bis zu 180 km per Stunde erreicht werden kann. Obzwar das Eigengewicht mit Inbegriff des Wassers und des in den Seitenräumen der Maschine selbst untergebrachten Feuerungsmateriales 129 t beträgt, zeigte sich eine geringere Inanspruchnahme der Strecke als durch die bisherigen specifisch leichteren Dampf-Locomotiven, da eben die Gewichtsvertheilung auf acht Achsen, d. i. auf je vier per Truckgestell, sich gegenüber der bisherigen Vertheilung auf drei bis fünf Achsen als wesentlich günstiger erweist. Die hiedurch bewirkte Geschmeidigkeit der auf zwei getrennten drehbaren Untergestellen ruhenden Heilmann'schen Locomotive gestattet, die bis auf 75 m (gegenüber 500 m bei Vollbahnen) reducirten Curven der bisher probeweise befahrenen Seitenlinie mit 108 km per Stunde zu durchfahren. Im Commissionsberichte wird besonders hervorgehoben, dass, dank dieser günstigen Gewichtsvertheilung, eine constant gleichmässige Adhäsion der Räder an die Schienen erzielt wird; dass selbst bei feuchter und glatter Bahn das Gleiten und Umhauen der Räder vermieden ist; dass die Einfahrt in die Curven ohne Ruck erfolgt und schliesslich Stösse und Oscillationen nur an solchen Stellen der Strecke fühlbar sind, wo der Oberbau mangelhaft ist. Mit Rücksicht auf das günstige Resultat dieses Probeverkehres hat die Direction beschlossen, weitere Probefahrten auf der Hauptlinie Paris—Rouen, und zwar sowohl mit Schnellzügen als mit voll belasteten Güterzügen, vorzunehmen.

— (Versuche mit automatischer Stationssignalisirung.) Die Direction der Pariser Gürtelbahn (Chemin de fer de ceinture) hat, wie bereits berichtet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24), auf ihren Linien Versuche mit automatischen Stationssignalisirungs-Apparaten angestellt, deren Ergebniss ein durchaus befriedigendes war. Die Construction dieses Apparates ist ziemlich einfach und besteht darin, dass in einem in der Stirnwand jedes einzelnen Coupés durch Glas geschützten Rahmen der Name der zunächst zu berührenden Station im Momente der Einfahrt des Zuges auf einer Tafel erscheint. Die der Reihenfolge der Stationen entsprechende Anzahl von Tafeln mit deren Namen ist auf einer endlosen Kette angebracht, welche dann durch einen Hebel nach vorwärts in Bewegung gesetzt wird, wenn dieser nach Berührung eines an betreffender Stelle zwischen den Schienenstössen seitlich hervorragenden Greifers automatisch nach aufwärts gehoben wird.

— (Projectirter Bau von Schmalspurbahnen.) Das „Journal Officiel" vom 23. Jänner verlautbart, dass der Minister für öffentliche Arbeiten den Bau schmalspuriger Localbahnen, und zwar einer von Uzerche bis Tulle, einer von einem geeigneten Punkte der vorbenannten Linie abzweigenden bis Treignac und einer von Tulle bis Argentat führenden Linie in einer Gesammtlänge von 92 km, als den allgemeinen öffentlichen Interessen entsprechend, genehmigte.

— (Einführung von Zügen mit Accumulatorenbetrieb auf den Localbahnen der Umgebung von Lyon.) Es wurde in jüngster Zeit mit einem Actiencapital von 600.000 Francs in Lyon eine Gesellschaft gegründet, welche im Einvernehmen mit der dortigen Localbahn-Unternehmung auf deren Linien täglich 14 mit Accumulatoren betriebene Züge in Verkehr setzen wird, die täglich 1200 km zurücklegen werden. Die Betriebskosten dürfen die fixe Summe von 240.000 Frcs. per Jahr nicht überschreiten. Dies ergibt per einzelnen Zug eine Regieausgabe von 48 Frcs. und per Bahnkilometerfahrt von 0·53 Frc.

— (Einführung von Arbeiter-Nachtzügen im Pariser Localverkehre.) Die Direction der Französischen Westbahn hat im Interesse des Arbeiterverkehres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) zwischen den Vorortestationen ihrer rechts- und linksseitigen Seine-Linien Nachtzüge eingeführt, welche seit 1. Februar an zwischen 2 und 3 Uhr Nachts von den Endstationen der Localstrecke ausgehend, um circa 5 Uhr Früh in Paris eintreffen, so dass dem auswärts domicilirenden Arbeiter die Möglichkeit gegeben ist, mit Beginn der Tagwerksstunde am Arbeitsplatze zu erscheinen.

Schiffahrt.

Fiumaner Seehafen. Import- und Exportverkehr im Jahre 1896. (Statistischer Ausweis.) Dem officiellen statistischen Ausweise über Seegüterbewegung des Fiumaner Hafens im Betriebsjahre 1896 (vergl. Ausweis pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1896) zufolge, umfasste dieser folgende Gütermengen, und zwar:

	Metercentner
Import	4,172.610
Export	5,309.998
zusammen .	9,482.608

Von den wichtigeren Handelsartikeln sind insbesondere hervorzuheben:

a) beim Import: Kaffee 28.876, Agrumen 91.770, Tabak 36.598, Reis 413.337, Gemüse und Zwiebel 41.137, rohe Häute 14.263, Fettwaaren 17.605, Oele, vegetabilische 21.425, Wein 819.630, Cement 25.693, Metalle 36.975, andere Mineralien 95.082, Vallonea 22.918, gemeines Harz und Pech 25.764, Mineralöle 340.515, Jute, roh 185.427, Roheisen 166.364, Salpeter 34.601, Schwefel 11.740, Steinkohle 708.090 Metercentner. Es bewegte sich der Verkehr im Allgemeinen in aufsteigender Tendenz, und ist insbesondere die Zunahme mancher Bedarfsartikel, wie Agrumen, Zwiebel, Wein, Reis, hervorzuheben.

b) beim Export: Zucker 512.790, Weizen 33.715, Gerste 180.767, Mais 193.518, Fisolen 98.813, Reis 18.248, Mehl 1,076.684, Pflaumen 24.810, Sprit 18.830, Wein 13.936, Mineralwässer 44.390, Fassdauben 970.790, Tannin-Extract 124.428, Mineralöle 21.550, Cellulose 10.000, Papier 11.100, Glas und Glaswaaren 6800, Eisen und Eisenwaaren 13.105, Metallwaaren 8020, Soda 4900, andere Chemikalien 8900, Stärke 12.733, Kerzen und Seife 7234, Zündwaaren 4670, Zündwaaren 4670, Kleie 22.872 Metercentner.

Den auch im letzten Jahre vorgenommenen Erweiterungen in den Hafen- und Magazinsanlagen ist es zu verdanken, dass die Abwicklung des Verkehres durchschnittlich in vollends befriedigender Weise vorgenommen werden konnte, daher eine Abdrängung der Gütertransporte aus dieser Ursache nicht stattfand und wohl auch für die Folge zu vermeiden sein wird, umsomehr, als auch die im laufenden Jahre auszuführenden Ergänzungsbauten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5), sowie auch die Neuorganisirung des Lagerhausdienstes und die Vermehrung der Lagerräume (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) die Verkehrsverhältnisse wesentlich fördern werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 16. December 1896 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Theilstrecken der im Betriebe der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Györ-Veszprém-Dombovarer Localbahn Bakony Szt. László-Veszprém (38·572 km) und Veszprém-Veszprém város (4·081 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. Februar d. J. in Würdigung verdienstlicher Leistungen im Interesse der Heeresverwaltung allergnädigst zu verleihen geruht:

dem im Eisenbahnministerium in Verwendung stehenden Centralinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen Carl Marek taxfrei den Titel und Charakter eines Regierungsrathes;

dem Oberinspector der priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft Hermann Tapezierer, dem Inspector der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Ludwig Schlu und dem Inspector der priv. Südbahn-Gesellschaft Ottokar Killer taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes;

dem Oberrevisor der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn Franz Schuh das goldene Verdienstkreuz mit der Krone; endlich

dem Ingenieur der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Theodor Ritter von Pichs und dem Ingenieur der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Ottokar Kazda das goldene Verdienstkreuz.

Guttenberg m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Settenz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Verkehr mit den Stationen Grossenhain (B. D. Bhf.) und Grossenhain (C. G. Bhf.) der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die im Tarife für den Verkehr zwischen der Station Ullersdorf der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und den Stationen Grossenhain (B. D. Bhf.) und Grossenhain (C. G. Bhf.) der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen bestehenden Frachtsätze gelten vom 10. März 1897 auch für den Verkehr zwischen der Station Settenz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und den vorgenannten beiden sächsischen Stationen.

Wien, am 4. März 1897. [151]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ausgabe combinirter Fahrkarten.

Ab 22., bezw. 23. März 1897 kommen auf den Strecken Wien—Melk—Krems, Wien—D.-Altenburg—Hainburg und Wien—Pressburg combinirte Tour- und Retourbillets zur Ausgabe.

Die Fahrpreise stellen sich, wie folgt:

	II. Cl. Bahn I. Platz Schiff	III. Cl. Bahn II. Platz Schiff
	Gulden	
Von Wien (Westbahnhof) nach Melk—Krems, Wien (K.F.J.B.) oder von Wien (K.F.J.B.) nach Krems—Melk—Wien (Westbahnhof)	4·70	2·70
ab 23. März, 5 Tage giltig.		
Von Wien (Weissgärber) nach D.-Altenburg und retour oder umgekehrt	2·85	1·70
Von Wien (Weissgärber) nach Hainburg und retour oder umgekehrt	2·85	1·70
ab 22. März, 3 Tage giltig.		
Von Wien (Weissgärber oder Praterquai) nach Pressburg und retour oder umgekehrt: bei Benützung der Personenzüge	2·80	1·65
bei Benützung der Schnellzüge	3·50	—
von Weissgärber ab 22. März, von Praterquai ab 11. April, 3 Tage giltig.		

Wien, am 5. März 1897. [152]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Ausdehnung des Rohstofftarifes auf Brennstoffe.) Im Staatsbahn-Gruppen- und -Wechselverkehre, ferner im Wechselverkehre mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Giltigkeit vom 1. April der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Beibehaltung der Ziffern 1 bis 4 auf folgende Artikel ausgedehnt:

„5. Brennstoffe des Specialtarifes III, folgende:

a) Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt (wegen Steinkohlen, Braunkohlen, Hochofencoaks, Briquetts u. s. w. siehe die besonderen Ausnahmetarife);

b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbriquetts, unverpackt (Holzkohlenbriquetts, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, gehören zu den Gütern des Specialtarifes II);

c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.

6. Holz wie im Specialtarif III genannt.“

Für Gascoaks gelten hinsichtlich des zur Berechnung zu ziehenden Gewichtes dieselben Bedingungen wie für Rüben des Specialtarifes III.

— (Ausnahmetarif für Braunkohle etc.) Am 1. April treten in dem Gruppentarif I, sowie in den Gruppen-Wechseltarifen I/II und I/III der Preussischen Staatsbahnen für Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlencoaks, wenn unverpackt (Grudecoaks), Braunkohlenbriquetts (auch Nasspresssteine) in Ladungen von 10.000 kg von den Braunkohlen-Versandtstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Von dem gleichen Tage wird der Frachtberechnung für Braunkohlen, auch pulverisirt, und Braunkohlenbriquetts (auch Nasspresssteine) in Einzelsendungen von 10.000 kg mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Massgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewichte von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der königl. Eisenbahn-Direction Bromberg.

Süd-Ostpreussischer Güterverkehr. (Neuer Tarif.) Am 1. März trat für den Süd-Ostpreussischen Güterverkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen umfangreiche Frachtermässigungen und wesentliche Verkehrserweiterungen herbeigeführt werden. Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. der Süd-Ostpreussische Verbandsgütertarif vom 1. April 1888 nebst Nachträgen und der Staatsbahn-Königsberg-Cranzer Gütertarif vom 1. August 1893 in vollem Umfange;
2. der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau vom 1. November 1891;
3. der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1891;
4. der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889;
5. der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Altona vom 1. Jänner 1893;
6. der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Erfurt vom 1. Jänner 1892;
7. der Tarif für den Güterverkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen, sowie den Stationen des Directionsbezirkes Bromberg einerseits und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits vom 1. April 1893

hinsichtlich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Entfernungen, bezw. Frachtsätze in dem neuen Tarife enthalten sind.

Die geringfügigen Frachterhöhungen, welche durch den neuen Tarif eingeführt werden, erlangen am 16. April Giltigkeit, mit dem gleichen Tage treten die gegenwärtig bestehenden directen Frachtsätze zwischen Kottbus einerseits und den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn andererseits ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg		per 100 kg			
										Heller a	b				
680	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Brčka	Budapest-dunaparti t. p. Budapest-föv. közrakt. Budapest-Józsefváros	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, hingegen die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze nur **bei Verfrachtung von mindestens 1000 t** angewendet	Bis Ende December 1897	Tarif für den ungar.-bosnischen Eisenbahnverkehr und österr.-ungar.-bosnischen Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1, Localtarife	Verschieden	130	120		ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1898 an die Direction der kgl. ung. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) in Budapest vorzulegen sind	
					Budapest-Lipótváros Budapest-Angyalföld Budapest-nyugoti p. u. Budapest-Südbahn loco Köbánya alsó p. u. Köbánya felsö p. u. Köbánya hizlalda Ó-Buda-filatorigát					136	126				
					Vácz					138	128				
					Pozsony Pozsony-fiok p. u.					200	190				
					Györ Komárom					162	152				
					Wien (St.E.G. o. K.F.N.B.) Wien-Matzleinsdorf Marchegg Simmering Floridsdorf Stadlau					214	204				
					Wien Lagerhaus Wien Praterquai					218	208				
681	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech der Pos. M-19 der allgemeinen Güterclassification	Mähr. Ostrau (K.F.N.B.)	Teplitz (A.T.E.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 3 des öst. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1897	164 Kreuzer	153·8 Kreuzer		10·2 Kreuzer	Im Kartirungswege		
682	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Radvány	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C, resp. den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oest.-ung. Eisenbahn-Verband, Tarif-Theil II, Heft 3 vom 1. Jänner 1897	188 Heller	175 Heller		13 Heller	Im Kartirungswege		
			Holz des Specialtarifes 2		Niemes			Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	331 Heller					

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
683	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Localbahn Zwittau-Polička	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der allgemeinen Güterclassification	Brüsau-Brünnlitz	Polička	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen: Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Satz	21 kr.		Im Kartirungswege		**Sonstige Nebengebühren werden laut Tarif berechnet**
684	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatsbahnen und Brassó-Haromszéker Localbahn	Laut Waarenclassification des Tarifes Theil I in die Classe C und den Specialtarif 2 gehöriges Holz aller Art	Kovászna	Wien (St.E.G.) transit	Die Sendungen müssen nach einer Auslandsstation bestimmt sein. Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband Localtarif	Heller 268	248	20	Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen längstens bis Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b)	
					Ruttka transit				254	229	25			
685	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Marmaros-Sziget	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 325		Im Kartirungswege		
					Tetschen (Oe.N.W.B. od. B.N.B.)					325				
686	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre, der Pos. G—20 des Tarifes, Theil I	Neusattl	Budafók und Promontor	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897, Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Verschieden	244 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Kőbánya alsó und felsö pályaudvar				244 Heller	235 Heller	9 Heller			
					Budapest- { dunaparti teherpályaudvar, Józsefváros, fövárosi közraktárak, Kitérö, nyugoti pályaudvar (Westbhf.), Lipótváros, Angyalföld, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco }; Ó-Buda-Filatorigát				240 Heller	232 Heller	8 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
687	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisernes Oberbaumateriale	Bubna (St.E.G.)	Zwittau (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	64·4	56·5	7·9	Im Kartirungswege		Die Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zum Baue der Localbahn Polička—Skutsch bestimmt sind, und müssen dieselben an die betreffende Bauunternehmung als Empfängerin adressirt sein.
				Libšic	Zwittau (St.E.G.)				69·3	60·3	9			
				Libšic	Pardubic (St.E.G.)				47·8	43·8	4			
			Kalk	Prag (St.E.G.)	Zwittau (St.E.G.)			Tarif-Theil II, Heft I (Oe.E.V.) vom 1. November 1894	44	40·5	3·5			
				Hrabovka trs.	Zwittau (St.E.G.)				45	40·5	4·5			
688	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 der allgemeinen Güterclassification	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach Hadersdorf (L.B.) – Bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Nach Krems – Bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern					
Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:						
Brünn	95·5	82·5	60	99·5	85·5	62
Göding	97·5	79·3	67	101·5	82·3	69
Hohenau	76	55·3	43	81	58·3	45
Olmütz	141·3	128·5	86·5	145·3	126·2	88·5
Rohatetz	101	82·8	70·5	105	85·8	72·5
Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft						
Brünn	95·5	82·5	60	99·5	85·5	62
Kanitz-Eibenschitz	85·7	77·7	72·7	89·7	80·7	74·7
Segen Gottes	99·8	91·8	76·2	103·8	94·8	78·2

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
									Kreuzer					
689	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete	Ladestelle Steinbruch	Rouschtka	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Wall. Meseritsch bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	14·5	8·6	5·9	Im Kartirungswege		
				Ladestelle Steinbruch	Wall. Mereritsch				11·7	8·6	3·1			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
690	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Abfälle von Papier in fester Verschnürung oder verpackt	Floridsdorf	Wigstadtl	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar: Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	97·4	82·0	15·4	Im Kartirungswege		
691	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Blochholz	St. Lorenzen ob Murau Murau	T e u f e n b a c h	**Aufgabe von mindestens 100 Schmalspurwagen à 5000 kg.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Heller 23·2 17·6	Bei Aufgabe von mindestens: 100 Schmalspurwagen à 5000 kg . . . 5% 200 Schmalspurwagen à 5000 kg . . . 10% 300 Schmalspurwagen à 5000 kg . . . 15% 400 Schmalspurwagen à 5000 kg . . . 20% 500 und darüber Schmalspurwagen à 5000 kg . . . 25%		Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Frachten-Aufgabsrecepisse, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	
692	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	K r e c h o w i c e	Bisenz-Pisek Brünn Chrzanów (Frachtenstation) Göding Haugsdorf Hohenau Kojetein Laa Lundenburg Nikolsburg Olmütz Petrowitz Prerau Rausnitz-Slawikowitz Szczakowa	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller 204 212 144 208 228 216 196 224 214 218 196 162 192 204 148		Im Kartirungswege		
693	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose	Hallein	Neudek Sollnitz Klein-Neusiedl	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht keiner	95·4 109·7 61·0		Im Kartirungswege		

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
694	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M 4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, der österr.-ungarischen Eisenbahnen als Frachtgut	Dziedzitz	Bregenz transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verbandstarife. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine ausländische Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Theil III, Heft 3, vom 1. November 1894 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Ctms. 385	Ctms. 332	Ctms. 53	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 an die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu bewirken ist	
					Buchs transit				385	332	53			
					Lindau transit				385	332	53			
					St. Margrethen transit				390	337	53			
					Bregenz transit Lindau transit					Pfg. 269				
				Oderberg	Bregenz transit				Ctms. 378	Ctms. 359	Ctms. 19			
					Buchs transit				378	359	19			
					Lindau transit				378	359	19			
					St. Margrethen transit				383	364	19			
					Bregenz transit Lindau transit					Pfg. 291				
				Oświęcim	Bregenz transit			Theil III, Heft 4, vom 1. November 1894 des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Ctms. 385	Ctms. 345	Ctms. 40			
					Buchs transit				385	345	40			
					Lindau transit				385	345	40			
					St. Margrethen transit				390	350	40			
					Bregenz transit Lindau transit					Pfg. 279				
695	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art der Pos. P-1 des Tarifes, Theil I	Aichberg-Steyrermühl	Budapest d. v. S. B., Budapest-Kelenföld, Budapest dunap. t. p. u., Budapest föv. köz-rakt., Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u., Ó-Buda-Filatorigát	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; b) bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1894 (Nachtrag III, giltig vom 1. Jänner 1897	a) 312 Heller } incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer b) 302 „	a) 298 Heller } incl. Manipulationsgebühr und ungar. Steuer b) 290 „	a) 14 Heller b) 12 „	Im Kartirungswege		
696	Südbahn-Gesellschaft		Papier der Position P-1 des Tarifes, Theil I	Zágráb S.B.	Görz	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	281 Heller incl. ungar. Steuer	202 Heller incl. ungar. Steuer	79 Heller	Im Kartirungswege		
697	Südbahn-Gesellschaft		Pferde	Berzencze	Cormons, Görz, Ronchi (S.B.) Rubbia-Savogna und Sagrado	Bei Beförderung in Wagenladungen als Frachtgut Im Uebrigen gelten für nebenstehende Transporte die einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden, je nach der Anzahl der verladenen Pferde	9 Kronen incl. ungar. Steuer per Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
698	**Südbahn-Gesellschaft**		Kalk und Cement	Trifail	Sziszek transit	Frachtzahlung für mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen zum Bau der Lonjathal-Localbahn bestimmt und an die Bauleitung dieser Bahn adressirt sein. Das Aufladen hat Seitens der Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	55	42	13	Im Kartirungswege		
					Barcs transit				88	72	16			
									incl. Steuer					
699	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Spiritus (mit überseeischer Bestimmung)	Budapest-Angyalföld	Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Verschiffung der betreffenden Sendung hat spätestens binnen drei Monaten nach deren Anlangen in Fiume zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, bezw. Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	138 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transportsteuer		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Spiritusfabrik als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, sowie der auf dieselbe Fabrik ab Neuaufgeberin lautenden und die überseeische Weiterverfrachtung nachweisenden Schiffsdocumente (Connossements), welche bis spätestens Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C III b) einzureichen sind	Die diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Spiritusfabriken haben vor Beginn der Transporte die vertragsmässige Verpflichtung zu übernehmen, ihre sämmtlichen Spiritussendungen überseeischer Bestimmung ausschliesslich via Fiume zu befördern. Die königl. Ungarischen Staatseisenbahnen behalten sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung nach eigenem Ermessen zu controliren
700	**Oesterr. Nordwestbahn**		Mauer- und Dachziegel	Polna-Stecken	Wien Oe.N.W.B.	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	24 kr.	23 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
701	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ungarischen Zollgebiete (Ausnahmetarif 7)	Ulmerfeld Zartlesdorf — Ulmerfeld Zartlesdorf — Ulmerfeld Zartlesdorf — Ulmerfeld Zartlesdorf	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz — Aussig-Landungsplatz — Schönpriesen-Umschlag — Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896		Pfge. a) 214*) b) 121*) a) 217 b) 126 a) 209*) b) 116*) a) 254 b) 157		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
702	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Düngemittel etc.)	von oder nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz — Aussig-Landungsplatz — Schönpriesen-Umschlag — Dresden-Elbkai	nach oder von Linz Salzburg — Linz Salzburg — Linz Salzburg — Linz Salzburg	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht, wo solches nicht angegeben, für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896		Pfge. 85*) 102*) — 85 102 — 80*) 97*) — 107 124		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
703	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kastanienholz Extract	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz — Aussig-Landungsplatz — Schönpriesen-Umschlag — Dresden Elbkai und umgekehrt	Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., II K.F.J.B. Wels — Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., II K.F.J.B., Wels — Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., II K.F.J.B. Wels — Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., II K.F.J.B. Wels	Bei Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896		Pfge. a) b) 224*) 209*) 231*) 216*) — 224*) 209*) 234**) 219**) — 219*) 204*) 226*) 211*) — 278 256 285 263		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz **) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
704	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und b des sächs.-österr. Eisenbahnverbandtarifes, Theil II, Heft 1 und 2	Schönwald-Frain	Sächsischen Stationen	Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a und b des sächsisch-österr. Eisenbahnverbandtarifes, Theil II, Heft 1 u. 2	Vom 15. März 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Die directen Frachtsätze für die Station Schönwald-Frain werden durch Anstoss eines Betrages von 5 Pfennige für 100 kg an die in den Heften 1, bezw. 2, oder in den Nachträgen hiezu enthaltenen Frachtsätze für Mähr. Budwitz gebildet				Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
705	**Buschtěhrader Eisenbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Thon, roh, wenn unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen, als Frachtgut	Michelob	Wilhelmsburg (k. k. St.B.)	1) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2) Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. 3) Einhaltung der übrigen, für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 16. März 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Es besteht kein directer Frachtsatz	51 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
				via Rakonitz										

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
30	Nr. 24 vom 27. Februar 1897	639	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Weizen und Roggen russischer Herkunft	Nowosielitza (Bhf.) transit	Czernowitz	In der Rubrik 13 „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt etc." ist die Bestimmung über die Zeit und den Ort der Vorlage der Documente wie folgt zu ergänzen: „. . . welche Documente längstens bis 31. Juli 1898 **bei der k. k. Staatsbahn-Direction in** Stanislau vorzulegen sind"	

Lieferungs-Ausschreibung.

Die **k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg** beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter Maschinen und Werkstätteneinrichtungen im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben, und zwar:

eine Dampfmaschinenanlage bis 240 HP.,
eine Tranmissionsanlage,
einen Dampfkessel mit 110 m² Heizfläche,
eine Wasserreinigungsanlage,
eine elektrische Kraftübertragung.

Die Lieferung dieser Maschinen und Werkstätteneinrichtungen hat auf Grund der allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse, sowie der genauen Beschreibung zu erfolgen.

Diese Behelfe sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die Lieferung hat spätestens sechs Monate vom Tage der Bestellung zu erfolgen.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Werkstätteneinrichtungen" bis zum **20. April 1897, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags bei der k. k. Staatsbahn-Direction statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. die Preise per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arbeiterschutzvorrichtungen, einschliesslich aller Zoll- und Patentgebühren franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann;
2. die Gewichte der offerirten Lieferungsgegenstände;
3. die Liefertermine;
4. die Garantiezeit;
5. die Einlieferungsstation.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen und Werkstätteneinrichtungen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Liefertermine für jeden Lieferungsgegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungsgegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer 50 kr.-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier 21/34 cm, sind mit 1 fl.-Stempelmarke zu versehen.)

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 31. October 1897 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Lieferungsgegenstände selbst erzeugen, beziehungsweise durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Lemberg, im März 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung zu der 39. ordentlichen Generalversammlung

der

stimmberechtigten Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,

welche am **10. April 1897,** um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in **Teplitz** (Bahnhofgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1896.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1896.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1896 erzielten Reingewinnes.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1897.

Die P. T. Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiemit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

und zwar spätestens bis 2. April l. J. mittelst dreifacher Consignation, wovon ein Pare, mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung der Consignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 5. März 1897.

Der Verwaltungsrath.

---

*) § 35. An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Actionär berechtigt, welcher mindestens 10 Actien besitzt.
Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre zulässig.
Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Actien geben das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritt derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.
Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Actien repräsentiren.
Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlaufe befindlichen vollgezahlten Actien und überdies die Zustimmung von zwei Dritteln der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. Wien, 11. März 1897. X. Jahrgang.

Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelms- (Nord-Ostsee-) Canal.

(Schluss.)

Abschnitt V.

Allgemeine Verbote.

§ 41.

Verboten ist:

1. das Ankern im Canal mit Ausnahme der als Ausweichestellen dienenden Obereiderseen und unvermeidlicher Fälle auf Anordnung des Lootsen;
2. das Ueberbordwerfen von Ballast, Kohlen, Asche oder sonstigen Gegenständen, welche das Fahrwasser verschlechtern oder behindern können. Ist etwas derartiges über Bord gefallen, so ist davon sofort dem Lootsen unter Angabe des Ortes und der Menge Anzeige zu machen. Versuche zur Wiedererlangung über Bord gefallener Gegenstände dürfen während der Fahrt nicht gemacht werden, können aber auf Antrag von dem Canalamte auf Kosten des Antragstellers angeordnet werden;
3. das Schiessen, Jagen und Fischen auf dem Canale;
4. das Festmachen an den Stangen der Telegraphen- und Lichtleitung;
5. das Stechen mit Haken und Schiebestangen in die Böschungen über wie unter Wasser;
6. der Gebrauch der Dampfpfeife und der Sirene ausser in den Fällen und in der Art, die von der Betriebsordnung vorgeschrieben sind.

Abschnitt VI.

Besondere Vorkommnisse.

§ 42.

Anlegen und Festmachen.

1. In der Regel darf nur an den Ausweichestellen, an den Leitwerken der Schleusen, an den Dalben vor den Drehbrücken bis zum Deckungssignale, soweit diese nicht durch rothen Anstrich der Köpfe als nicht zum Anlegen bezeichnet sind, an den Quais, Ladebrücken und Dalben der Innenhäfen und an den Ladestellen des Canals festgemacht werden.

2. Im Nothfalle, sowie im Falle des § 36 zu 2 b darf auch an den Pollern festgelegt werden, welche längs des ganzen Canals angebracht sind.

3. In der Regel soll an der Steuerbordseite festgelegt werden; an der Backbordseite darf dies nur dann geschehen, wenn starker Wind von Backbord quer zum Canal steht.

4. Zum Festmachen dürfen ausser in den Innenhäfen Stahltrossen nicht verwendet werden.

§ 43.

Festliegen.

1. Auf jedem festgelegten Schiffe sind Leute und Werkzeuge zum Fiehren, bezw. Kappen der Trossen bereit zu halten.

2. Die das Fahrwasser sperrenden Trossen müssen gefiehrt werden, wenn ein anderes Schiff passiren will.

3. Das Probiren der Schiffsmaschinen ist an den Anlegeplätzen nur unmittelbar vor dem jedesmaligen Abgange gestattet, darf nur mit der zulässig geringsten Dampfkraft ausgeführt und nicht über wenige Minuten ausgedehnt werden.

4. Im Canalprofil festliegende Schiffe haben während der Dunkelheit je eine weisse Laterne vorn und hinten an der dem Fahrwasser zugekehrten Bordseite auszuhängen. Bei Schleppzügen genügt es, wenn von den zunächst der Fahrrinne liegenden Schiffen das vorderste am Bug, das hinterste am Heck eine weisse Laterne führt.

5. Schiffe, die in den Obereiderseen (von km 65 bis km 70·8) ankern, müssen unter ihrer Ankerlaterne noch eine rothe zeigen.

§ 44.

Ablegen.

Wenn vor den Drehbrücken Schiffe gleichzeitig an beiden Seiten derselben festgemacht haben, so haben die

von Osten kommenden Schiffe zuerst abzulegen und die von Westen kommenden so lange zu warten, bis jene vorbei sind.

§ 45.

Festkommen.

1. Ist ein Schiff festgekommen, so hat es vor allen Dingen Sorge zu tragen, dass es nicht quer schlägt.

2. An Signalen sind zu hissen:

a) bei Tage: drei Bälle, so, dass sie von vorn und hinten sichtbar sind;

b) bei Nacht: drei rothe Laternen an derselben Stelle.

Bis vorstehendes Signal gezeigt ist, sind beim Herannahen von fahrenden Schiffen fortwährend kurze Töne mit der Dampfpfeife als Warnungssignal zu geben.

3. Nur den Beamten der Canalverwaltung steht das Recht zu, die für das Loskommen festgekommener oder die Hebung gesunkener Schiffe nöthig erscheinenden Massregeln zu treffen und Hilfsmittel zu requiriren. Die etwa durch diese Massnahmen entstehenden Kosten fallen dem Schiffe zur Last.

4. Hilfeleistung durch passirende Schiffe ist nur mit besonderer Genehmigung der Canalbeamten gestattet. Etwaigen Requisitionen dieser haben jene Folge zu leisten.

Abschnitt VII.

Vorschriften für das Schleppen der Fahrzeuge.

§ 46.

Zum Schleppen von Segelschiffen und anderen, nicht mit eigenem ausreichenden Motor versehenen Schiffsgefässen durch den Canal hält die Canalverwaltung eine Anzahl von Schleppdampfern bereit, die an den beiden Eingangspunkten des Canals stationirt sind. Die dafür zu entrichtende Gebühr wird nach dem in Anlage 2 Nr. II festgestellten Tarife berechnet.

§ 47.

Wenn ein zu schleppendes Schiffsgefäss nicht für sich allein einen besonderen Schleppdampfer beansprucht, oder nicht nach dem allein massgebenden Urtheil der Eingangshafenbehörde wegen seiner Dimensionen oder wegen seiner für die Fahrt im Canal nicht genügenden Manövrirfähigkeit für sich allein geschleppt werden muss, so wird es in einen der regelmässigen, bezw. nach Bedarf im Canale verkehrenden, von Dampfern der Canalverwaltung geführten Schleppzüge eingereiht.

§ 48.

Die Zeiten, zu welchen die regelmässigen Schleppzüge der Canalverwaltung abgelassen werden, werden durch Aushang an den Hafenämtern bekannt gegeben. An den Sonntagen, den beiden Feiertagen von Weihnachten, Ostern und Pfingsten, dem Neujahrstage, Gründonnerstag, Charfreitag, Himmelfahrtstag, dem allgemeinen Buss- und Bettage, sowie am Geburtstage des deutschen Kaisers werden Schleppzüge in der Regel nicht abgelassen, besondere Schleppdampfer nur ausnahmsweise auf genügend begründeten Antrag gestellt.

§ 49.

Der Schiffsführer, der sein Fahrzeug in einem Schleppzuge der Canalverwaltung durch den Canal geschleppt haben will, hat dies dem dienstthuenden Hafenmeister anzuzeigen, der ihm möglichst sofort die Zeit des Abganges des Schleppzuges, in den sein Fahrzeug eingereiht werden soll, mittheilt. Der Schiffsführer hat dafür Sorge zu tragen, dass sein Fahrzeug zur angegebenen Zeit nach Vorschrift des § 19 klar zum Geschlepptwerden ist und die Schleppgebühren bezahlt sind. Die Schlepptrossen haben die zu schleppenden Schiffe selbst in einer den zu stellenden Ansprüchen genügenden Beschaffenheit vorzuhalten.

§ 50.

Die Schleppzüge werden in den Binnenhäfen zu Brunsbüttel und Holtenau durch den dienstthuenden Hafenmeister zusammengestellt, dessen Anordnungen unweigerlich Folge zu leisten ist. Der Hafenmeister bestimmt auch, auf welche der zu schleppenden Schiffe die dem Schleppzuge selbst etwa beizugebenden Canallootsen zu setzen sind.

§ 51.

Die Führer von Fahrzeugen, die von den am Canal liegenden Schiffsliegeplätzen oder den Obereiderseen (km 65—70·8) aus in einen Schleppzug der Canalverwaltung eingereiht zu werden wünschen, haben dies unter genauer Angabe der Namen des Schiffes und seines Führers, des Brutto-Tonnengehaltes (in Registertons) und der Plätze, woher und wohin sie geschleppt werden wollen, bei dem Hafencapitän zu Brunsbüttel, bezw. Holtenau zu beantragen, je nachdem die Richtung ihrer Fahrt nach Osten oder nach Westen geht. Zu der in dem hierauf ergehenden Bescheide angegebenen Zeit ist das Fahrzeug klar zum Geschlepptwerden zu machen (§ 19) und zum Zeichen, dass dies geschehen, die Nationalflagge in dem dem Fahrwasser zugekehrten Want des Grossmastes zu hissen. Beim Herannahen des Schleppzuges, dem das Fahrzeug eingereiht werden soll, hat dieses auf einen langgezogenen und einen kurzen Ton mit der Dampfpfeife des Schleppdampfers, die Schlepptrosse klar zum Hinübergeben haltend, sich der Fahrrinne soweit zu nähern, dass zu seiner Aufnahme der Schleppdampfer möglichst keinen Umweg zu machen braucht, nie aber so dicht, dass der übrige Schiffsverkehr im Canal behindert wird.

§ 52.

Die Schleppdampfer der Canalverwaltung befahren regelmässig nur den Canal selbst, so dass Schiffe, die nach Orten an der Eider bestimmt sind, nur bis zur Fahrwasserboje im Audorfer See bei km 65 geschleppt werden; Schiffe, die, von jenen Orten herkommend, in einem Schleppzuge der Canalverwaltung weiter geschleppt werden wollen, werden ihn in der Nähe jener Boje abzuwarten haben.

§ 53.

Wer beim Ordnen seines Schleppzuges im Abgangshafen oder beim Herankommen jenes nicht bereit zur Einreihung in ihn ist, oder wer den gemeldeten Liegeplatz freiwillig verlassen hat, verliert den Anspruch auf Mitnahme durch diesen Schleppzug und hat die durch längeres Warten entstehenden Kosten zu tragen.

§ 54.

Die Schleppzüge der Canalverwaltung werden möglichst ohne jeden Aufenthalt durch den Canal geführt; Wünsche einzelner Schiffsführer auf Unterbrechung der Fahrt können nicht berücksichtigt werden. Trennt ein Schiff sich vor Erreichung des angegebenen Zieles freiwillig von seinem Schleppzuge, so hat es keinen Anspruch auf Rückzahlung des entsprechenden Theiles des gezahlten oder auf theilweisen Erlass des entsprechend der Anmeldung zu zahlenden Schlepplohnes.

§ 55.

Wenn der Schleppzug nicht zur angekündigten Zeit vom Ausgangshafen abgeht oder an dem Orte, wo er ein Fahrzeug aufnehmen soll, eintrifft, oder in der Fahrt durch vom Führer des Schleppdampfers nicht gewollte Umstände oder durch im Interesse eines sicheren Verkehres gebotene Massnahmen Verzögerungen entstehen, so können daraus keinerlei Entschädigungsansprüche an die Canalverwaltung hergeleitet werden.

§ 56.

Fahrzeuge, die von Brunsbüttel, bezw. Holtenau weiter in die Elbe, bezw. in die Kieler Föhrde fahren, werden bis auf die betreffende Rhede geschleppt. Zum Loswerfen haben sie hier, ebenso auch wenn sie innerhalb des Canals aus dem Schleppzuge ausscheiden wollen, die Aufforderung des Führers des Schleppdampfers oder des begleitenden Lootsen abzuwarten und nach seiner Anordnung zu manöveriren, bis sie vom Schleppzuge frei sind.

§ 57.

Auf das Schleppen einzelner Fahrzeuge oder Schiffsgefässe durch Dampfer der Canalverwaltung finden die Vorschriften der §§ 49, 51—53, 55 und 56 sinngemässe Anwendung.

§ 58.

Ausser den dazu bestimmten Dampfern der Canalverwaltung dürfen auch im Besitze andererer Reichs-, Staats- oder Communalverwaltungen oder Privater befindliche Dampfer u. s. w. Schleppdienste im Canale verrichten, sofern sie durch ihre Bauart, ihre Einrichtung, ihre Maschinenkräfte u. s. w. nach dem allein massgebenden Urtheil der Canalverwaltung sich dazu eignen.

§ 59.

Für diesen Schleppbetrieb gelten folgende besondere Vorschriften:

1. Auch für die Schleppdampfer selbst ist die tarifmässige Canalabgabe zu entrichten;

2. die Länge des Anhanges — vom Heck des Schleppers bis zum Heck des letzten Fahrzeuges gemessen — darf 100 m, seine Breite 20 m nicht überschreiten;

3. mehr wie zwei Fahrzeuge dürfen nicht neben einander geschleppt werden;

4. Schleppen längsseits ist nur mit besonderer Erlaubniss zulässig;

5. beim Einfahren in die Canalmündung ist auf Verlangen und nach Anordnung der Hafenbehörde der Schleppzug zu theilen;

6. der Schleppdampfer muss so stark sein, dass er seinen Anhang mit einer Geschwindigkeit von mindestens 7 km (über dem Grund) in der Stunde bewegt, widrigenfalls die Canalverwaltung berechtigt ist, den Anhang zu theilen und nach Befinden den vom Schleppzug abgetrennten Theil durch Dampfer der Canalverwaltung gegen die tarifmässige Schleppgebühr weiter zu bringen oder wo dies nicht angängig, dem Schleppdampfer auf seine Kosten einen genügend starken Dampfer zur Hilfe beizugeben;

7. Seeschiffe, d. h. mit seeschiffsmässiger Takelage versehene Fahrzeuge, die einen Raumgehalt von mehr als 500 R.-T. Brutto haben, müssen einen Schlepper für sich haben.

§ 60.

Bei Nacht, d. h. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, sowie bei unsichtigem Wetter und bei Sturm ist das Schleppen von Schiffsgefässen durch den Canal allgemein verboten. In Fahrt befindliche Schleppzüge haben es sich so einzurichten, dass sie vor Eintritt der Dunkelheit in einer Ausweiche festmachen; beim unerwarteten Eintritt von schlechtem Wetter dürfen sie, wenn sie die nächste Ausweiche nicht mehr erreichen können, an den Pollern am Canalufer festmachen, haben dann jedoch besonders scharf Ausguck nach vorne und nach hinten zu halten und sich nähernde Schiffe durch Signal — Anlage 1, Nr. 43 — zu warnen.

§ 61.

Bei allen geschleppten Fahrzeugen muss während der Fahrt das Steuerruder stets durch einen seefahrtskundigen Erwachsenen besetzt sein und genau nach den Weisungen des Führers des Schleppdampfers, bezw. des Lootsen gelegt werden.

Abschnitt VIII.

Allgemeine polizeiliche Vorschriften.

§ 62.

Schiffe mit Sprengstoffen von mehr als 35 kg Gewicht müssen als Warnungszeichen eine von Weitem erkennbare, stets ausgespannt zu haltende schwarze Flagge mit einem weissen P führen; im Uebrigen gelten für diese Schiffe die für den Verkehr mit explosiven und feuergefährlichen Gegenständen ergangenen Bestimmungen. Schiffe mit derartiger Ladung müssen völlig isolirt, also eventuell von einem besonderen Schleppdampfer ohne jeden Aufenthalt durchgeführt werden. Auf die Munition der Kriegsschiffe findet diese Vorschrift keine Anwendung.

§ 63.

Schiffe, welche Vieh aus solchen Ländern geladen haben, aus denen die Ein- und Durchfuhr für die Provinz Schleswig-Holstein im Uebrigen verboten oder Einschränkungen unterworfen ist, dürfen unter folgenden Bedingungen den Kaiser Wilhelm-Canal passiren:

1. Thierische Abfallstoffe dürfen während der Fahrt durch den Canal von den Schiffen nicht entfernt, insbesondere nicht in das Canalwasser geworfen werden;

2. Personen, welche mit der Wartung oder Verpflegung der auf dem Schiffe befindlichen Thiere zu thun haben oder sonst mit denselben in Berührung kommen, dürfen während der Fahrt durch den Canal das Land nicht betreten.

3. Zum Zwecke der Controle der obigen Verbote hat ein Angestellter jedes mit Vieh beladene Schiff während der Fahrt durch den Canal zu begleiten, wofür eine Gebühr von 13 Mk., die mit den Canalabgaben erhoben wird, zu erlegen ist.

§ 64.

Einer gesundheitspolizeilichen Controle unterliegt jedes den Canal befahrende Schiff, wenn es

a) im Abgangshafen oder während der Reise Fälle von Cholera, Pest oder (innerhalb der Zeit vom 15. Mai bis 15. September) von Gelbfieber an Bord gehabt hat oder

b) aus einem Hafen kommt, gegen dessen Herkünfte die Ausübung jener Controle angeordnet ist, und zwar in nachfolgender Weise:

I. Schiffe, welche, a) aus der Ostsee kommend, nach einem Hafen ausserhalb der Elbe, oder b) aus der Nordsee kommend, nach einem Hafen ausserhalb der Kieler Föhrde fahren, haben beim Einfahren in die Kieler Föhrde, bezw. in die Elbe bei Tag eine gelbe Flagge, bei Nacht eine überall hin leuchtende gelbe Laterne am Fockmast zu hissen und werden sobald wie möglich nach der Ankunft vor der Quarantaineanstalt Vossbrook, bezw. Cuxhaven, wo sie beizudrehen, eventuell zu ankern haben, durch einen beamteten Arzt besichtigt.

Je nach dem Ergebnisse dieser Besichtigung wird das Schiff, wenn es

1. als „verseucht" befunden ist, d. h. wenn es Cholera etc. an Bord hat, oder wenn auf ihm innerhalb der letzten sieben Tage vor seiner Ankunft an der Quarantainestation Fälle von Cholera etc. vorgekommen sind, von der Einfahrt in den Canal vorerst ausgeschlossen, bezw. nur unter den vom untersuchenden Arzte zu bestimmenden Bedingungen und Vorsichtsmassregeln zur Einfahrt in den Canal, bezw. zur Durchfahrt zugelassen;
2. als verdächtig befunden ist, d. h. wenn auf ihm Fälle von Cholera etc. vorgekommen sind, aber nicht innerhalb der letzten sieben Tage vor seiner Ankunft, nach Ausführung der ärztlicherseits als erforderlich bezeichneten gesundheitspolizeilichen Massnahmen in der Regel ohne Mitgabe einer Gesundheitswache und ohne Beschränkung seiner Verkehrsfreiheit wie der seiner Insassen zur Fahrt in und durch den Canal zugelassen;
3. als rein befunden ist, in der Regel sofort zum freien Verkehr und zur freien Fahrt in und durch den Canal zugelassen.

Die Verhaltungsmassregeln für die Fahrt durch den Canal, die den Führern der zur Canalfahrt zugelassenen „verseuchten" Schiffe, in Ausnahmsfällen auch denen der „verdächtigen" und „reinen" Schiffe schriftlich ertheilt werden, sind genau zu beachten, und ist den darauf gerichteten Anordnungen der Lootsen und etwa besonders beigegebenen Begleiter (Gesundheitswache etc.) unweigerlich Folge zu leisten.

II. Schiffe, welche, a) aus der Ostsee kommend, nach einem Hafen (Ausladeplatz) innerhalb des Canals oder an der Elbe, oder b) aus der Nordsee kommend, nach einem Hafen (Ausladeplatz) innerhalb des Canals oder der Kieler Föhrde fahren, unterliegen der gesundheitspolizeilichen Controle, entsprechend den bezüglichen Vorschriften für die einen deutschen Hafen anlaufenden Seeschiffe unmittelbar vor der Einfahrt in den Canal, und zwar die zu a) in der Quarantaineanstalt Vossbrook nördlich von Holtenau, die zu b) in der Quarantaineanstalt zu Cuxhafen.

III. Schiffen, die, aus einem Elbehafen oder einem Hafen innerhalb der Kieler Föhrde kommend, den Canal befahren wollen, wird auf Grund einer Bescheinigung der Hafenbehörde des Abfahrtshafens dahin, dass bei der vor der Abfahrt vorgenommenen ärztlichen Controle der Gesundheitszustand auf dem Schiffe als unbedenklich befunden worden ist, die Fahrt durch den Canal ohne weitere Vorsichtsmassregeln gestattet. Schiffe, die eine solche Bescheinigung nicht beibringen, werden zurückgewiesen.

Abschnitt IX.

Beschwerden.

§ 65.

Etwaige Beschwerden über die Beamten oder die Einrichtungen des Canals sind schriftlich beim Canalamt, dem Betriebsdirector oder den Hafencapitänen zu Holtenau und Brunsbüttel anzubringen; bei letzteren können sie auch zu Protokoll gegeben werden.

Als Anlagen sind der Betriebsordnung beigegeben:

1. ein Signalverzeichniss, enthaltend 48 Signale;
2. die Bestimmungen über die Abgabenerhebung auf dem Kaiser Wilhelms-Canal, und zwar in Abschnitt I die Tarife, nämlich der Tarif für die Fahrt auf dem Kaiser Wilhelms-Canal, der Tarif für die im Canal zu zahlenden Schlepplöhne und der Tarif für die den Canallootsen im Falle des § 14 zu c) der Betriebsordnung zu zahlenden Wegegelder, der Tarif für längeres Behalten der Lootsen an Bord und der Tarif für die Vermiethung von Zollzeichen, in Abschnitt II die Bestimmungen über die Erhebung der Abgaben, Schlepplöhne und Lootsengelder nebst den zugehörigen Formularien, und
3. das Zollregulativ für den Kaiser Wilhelms-Canal nebst den dazu gehörigen Formularien.

Die Innenseite des rückwärtigen Deckblattes zur Betriebsordnung endlich enthält eine Skizze des Canals, sowie ein Verzeichniss der Stationen von West nach Ost gerechnet mit der Angabe der kilometrischen Entfernungen.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Tisza-Polgár—Nyiregyháza. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 21 vom 17. Februar 1897 verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass vom 7. Februar 1897, Z. 9621, erflossenen Nachtrag zur Concessionsurkunde der Localbahn Tisza-Polgár—Nyiregyháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1896), wodurch die Direction der genannten Gesellschaft zum Baue einer von der Station Tisza-Lök ihrer Betriebslinie ausgehenden und diese in der Endstation Büd-Szt. Mihaly mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—Büd-Szt. Mihaly der Linie Püspök-Ladany—Debreczen—Miskolcz verbindenden Linie ermächtigt wird. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden Verbindungsbahn sind mit 246.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 16.000 fl. auf die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln entfällt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 5. Februar 1897, Z. 1084, der Budapest-Szent Lörinczer Eisenbahn-Actiengesellschaft für eine von einem geeigneten Punkte ihrer Betriebslinie aus über Kleinpest bis Kossuthfalva und für eine von einem anderen gleichfalls geeigneten Punkte bis zur Gemarkung der Gemeinde Péteri führende schmalspurige Localbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 5. Februar 1897, Z. 1109, der Eisengewerkschaftsfirma Heinzelmann in Hisnyoviz (Comitat Gömör) für eine von ihrem Kirker Eisenbergbau aus über Jurcsok und die Gemarkung der Gemeinde Lubenyik bis zu den Hisnyovizer Hochöfen führende Gewerksbahn mit Drahtseilbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Bewilligung des Baues der donaulinksuferseitigen Quailinie.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in Angelegenheit des Baues der concessionirten Strecke Boráruspatz—Donauquai—Petöfiplatz (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1896) unter Führung des Ministerialrathes des Handelsministeriums Ludwig Mándy eine neuerliche politisch-administrative Begehung zum Behufe der endgiltigen Feststellung der Ausführungspläne angeordnet. Der Hauptzweck dieser Commission, in welcher sämmtliche interessirte Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie die Directionen der in Budapest bestehenden Strasseneisenbahn-Gesellschaften durch Delegirte vertreten waren, betraf die Anlage der Trasse mit Rücksicht auf die Kreuzung derselben mit den Brückenrampen sowohl der bereits eröffneten Franz Josef- (Zollamts-) Brücke als auch der nunmehr zu bauenden Brücke am Esküter (Schwurplatz). Nachdem durch die der Commission vorgelegten modificirten Detailpläne der Beweis erbracht wurde, dass mit Berücksichtigung der allerdings sehr schwierigen Niveauverhältnisse allen Ansprüchen vollauf Rechnung getragen worden, ertheilte der Commissionspräses im Namen des Ministers der Direction der Gesellschaft die Bewilligung zum sofortigen Beginne des Baues, der nun mit Rücksicht auf die Bedeutung dieser Linie für den hauptstädtischen Verkehr, und zwar im Allgemeinen sowohl als speciell mit der neu eröffneten Centralmarkthalle am Borárosplatze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8), sofort in Angriff genommen werden wird.

— (Projectirter Bau eines zweiten Centralstromerzeugungs-Etablissements.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat mit Hinblick auf die stetige Zunahme der Ausdehnung ihres Betriebsnetzes und zur Entlastung ihrer Stromerzeugungscentrale in der Gärtnergasse den Bau einer zweiten Centrale in der Akaziengasse beschlossen, von welcher vorläufig das neu zu legende Kabel für die Quailinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1896) und später das über die Donaubrücken zu legende Kabel für die donaurechtsuferseitigen Linien ausgehen wird.

Localbahn Haraszti - Ráczkeve (Csepelinsel-Bahn). (Ordentliche Generalversammlung.) Am 25. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten königl. Vicegespans Ludwig Beniczky die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Csepelinsel-Bahn Haraszti-Ráczkeve (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge hat sich der Betriebsüberschuss auf fl. 18.935 gehoben, gegen fl. 17.538 im Vorjahre. Zum ersten Male kam die Gesellschaft in die Lage, trotz der ungünstigen Verhältnisse sämmtliche Betriebskosten aus den Einnahmen decken zu können, die Zinsen der Anleihen zu bezahlen und ausserdem fl. 1237 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Hoffnung, die gesellschaftliche Linie bis Duna-Pataj verlängern zu können, ging im abgelaufenen Jahre nicht in Erfüllung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1896). Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften, wobei sich die Wiederbestätigung sämmtlicher Mitglieder in ihren bisherigen Functionen ergab.

Ausland.

China. (Fortsetzung des Baues der grossen russisch-sibirischen Eisenbahn auf chinesischem Gebiete.) Die ursprüngliche Trasse der grossen Sibirischen Eisenbahn mit ihren Theilstrecken im Transbaikal- und Amurgebiete sollte von Tschita via Sretensk längs dem Ufer des Amur nach Chabarowsk — Verbindungsbahn der Usuribahn — laufen. Allein schon die Vorerhebungen zeigten die technische Unmöglichkeit, bei dieser Trasse zu bleiben, ohne den präliminirten Baukostenbetrag um ein ganz Bedeutendes zu überschreiten. So musste man sich zu einem Umweg entschliessen, und da fand man schon bei den Vorstudien, dass im Falle ein Theil der Linie durch chinesisches Territorium gezogen würde, grosse Vortheile zu erwarten seien. In der That ist der Bau durch die Mandschurei weit billiger; die Terrainverhältnisse sind ungleich günstiger, und demgemäss wird auch schneller gearbeitet werden können. Die zwischen Russland und China eingeleiteten Verhandlungen haben zu einem günstigen Resultate geführt. China ertheilte der Russisch-Chinesischen Bank die Concession zum Baue und Betriebe der Bahn durch sein Gebiet. Die auf ausschliesslich russischem Gebiete (Mittel-Sibirien) zu erbauende Theilstrecke der Gesammtlinie führt bis zur chinesischen Grenze. Hinter der Endstation Onon der Transbaikallinie überschreitet die Trasse die chinesische Grenze bei Staro-Zuruchaitu in der Richtung nach Zizikar, Hu-Lan-Tschen, Niugutu und erreicht in der Station Nikolskoje der Südusuribahn wieder russisches Territorium. Die Gesammtlänge der chinesischen Ostbahn ist mit 1920 Werst, wovon 1425 Werst auf Mandschureigebiet entfallen, projectirt. Da die Länge der ursprünglichen Trasse zwischen den Punkten Onon und Nikolskoje 2434 Werst betragen hatte, so ist durch das Umlegen letzterer auf chinesisches Gebiet (Mandschurei) eine Ersparniss von 514 Werst = 549 km gemacht, die nicht blos bei dieser Theilstrecke zur Geltung kommt, sondern die auch die Gesammtentfernung um die gleiche Differenz verringert und die Transitotransporte verwohlfeilt. Die neue Trasse bietet ausserdem noch den nicht zu unterschätzenden Vortheil, dass sie gegenüber der Amurlinie theilweise um 600 Werst südlicher, demgemäss auch durch Gegenden läuft, die productiver und ertragsfähiger sind als der hohe Norden. Ein Theil dieses Mandschureigebietes ist bereits cultivirt, und auf diesen cultivirten Theil wird der Bahnbau jedenfalls in günstigster Weise einwirken. Der Ackerbau ist im ganzen Lande weit verbreitet und der haupsächlichste Beschäftigungszweig der Bewohner. Unter den Producten sind vor Allem zu nennen: Weizen, Gerste, Hirse, Reis und Mais. Nach Quantität und Qualität nehmen Mohn- und Tabakbau einen hohen Rang ein. Der Bergbau befasst sich zumeist mit Gewinnung von Eisen. Man hofft, dass diese Bahn das Bindeglied zwischen den russischen und chinesischen Handelsbeziehungen zu werden berufen sei. An der Linie selbst, sowie in das Attractionsgebiet fallend, finden sich mehrere grössere Handelspunkte der Mandschurei, von welchen namentlich das Industrie- und Handelscentrum des Nordens, Pirin, sodann Hailar und Zizikar zu nennen sind. Unweit von Pirin liegt Gandschura, das in seinen Messen einen grossen Umsatzplatz für die nördliche Mongolei, Mandschurei und für das russische Transbaikalgebiet bildet.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLIV. Stückes.) Das am 3. März 1897 herausgegebene XLIV. Stück enthält unter

Nr. 3000: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 3001: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 19. Februar 1897, Z. 22.087/I, betreffend Aufhebung der über die Bezirke Zvornik und Dolnja-Tuzla verhängten Sperre.

Nr. 3002: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 26. Februar 1897, Z. 3914, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem rumänischen Districte Doljiu.

Nr. 3003: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Februar 1897, Z. 30.064 St., betreffend die Vieheinfuhr-Controle in den bayerischen Eintrittsstationen Kohlstadt und Breitenberg.

Nr. 3004: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Februar 1897, Z. 32.642 St., betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer und Schweine aus mehreren Bezirken Niederösterreichs.

Nr. 3005: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Februar 1897, Z. 32.641, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer und Schweine aus mehreren Bezirken Mährens.

— (Inhalt des XLV. Stückes.) Das am 5. März herausgegebene XLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3006: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 27. Februar 1897, Z. 4055, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schafe, Ziegen und Schweine aus mehreren rumänischen Districten.

— (Inhalt des XLVI. Stückes.) Das am 6. März herausgegebene XLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3007: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 21. Februar 1897, Z. 23.925/I, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen in dem Bezirke Gradačac

Nr. 3008: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. März 1897, Z. 21.260, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus der Bukowina.

Nr. 3009: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. März 1897, Z. 19.596, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Mähren.

Nr. 3010: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 4. März 1897, Z. 2609, betreffend den Borstenviehverkehr mit Krain.

Nr. 3011: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 4. März 1897, Z. 2595, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Völkermarkt und Wolfsberg in Kärnten.

Nr. 3012: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 4. März 1897, Z. 2653, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenthiere aus Galizien.

— (Inhalt des XLVII. Stückes.) Das am 8. März herausgegebene XLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3013: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. März 1897, Z. 20.794, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Schlesien.

Nr. 3014: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 1. März 1897, Z. 4640, betreffend das Einfuhrverbot für Rinder aus dem Küstenlande nach Italien.

Nr. 3015: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. März 1897, Z. 4315, betreffend Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen im politischen Bezirke Radautz.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Februar 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	15797·08	1012·82	3709·06	13100·84
Roggen	1643·70	914·74	329·01	2229·43
Gerste	267·14	514·20	406·56	374·78
Hafer	2696·44	1181·12	1643·87	2233·69
Mais	3038·06	209·49	501·37	2746·18
Mehl	1812·70	2144·84	2100·70	1856·84
Wein	2047·98	647·06	302·37	2392·67
Verschiedene	3637·26	1450·11	936·83	4150·54
Zusammen	30940·36	8074·38	9929·77	29084·97
Versicherungswerth	474.910	93.970	92.500	476.380

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	21	9	10	20
Versicherungswerth	85.690	21.450	22.955	84.185
Abgesondert übertragene Warrants	7	5	3	9
Versicherungswerth	56.450	10.700	6.355	60.795
Lombardbetrag	35.300	5.500	3.200	37.600

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Februar 1897.

Artikel	Lager am 1. Februar	Eingang	Ausgang	Lager am 28. Februar
	Metercentner			
Weizen	873	204	602	457
Roggen	270	—	—	270
Gerste	1532	307	809	1030
Hafer	4394	1020	2120	3294
Malz	1143	553	815	881
Mais	1959	454	403	2009
Diverse	1720	1020	1657	1083
Total	11891	3557	6406	9042

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Sectionschef im Eisenbahnministerium Ludwig Wrba über sein Ansuchen der Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen und den General-Inspector der österr. Eisenbahnen, Sectionschef Rudolf Freiherrn von Lilienau über sein Ansuchen der Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, dann den Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. Josef Ritter von Küchler der Functionen des landesfürtlichen Commissärs bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, bei der priv. Bozen-Meraner Bahn und bei der priv. Eisenbahn Wien-Aspang, sowie den Sectionsrath im Eisenbahnministerium Dr. Zdenko Ritter von Forster der Functionen als landesfürstlicher Commissär bei den Actiengesellschaften der Unterkrainer Bahnen und der Ostgalizischen Localbahnen enthoben

und dagegen ernannt:

an Stelle des verstorbenen Sectionsrathes Dr. Eugen Lippich den Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. Josef Ritter von Küchler zum landesfürstlichen Commissär bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und den Sectionsrath im Eisenbahnministerium Dr. August Weeber zum landesfürstlichen Commissär bei der priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, bezw. zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der priv. Prag-Duxer Eisenbahn; ferner zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft der Unterkrainer Bahnen den Sectionschef im Eisenbahnministerium Dr. Franz Liharzik; zum landesfürstlichen Commissär bei der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen den Sectionsrath im Eisenbahnministerium Dr. Zdenko Ritter von Forster; zum landesfürstlichen Commissär bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und bei der priv. Bozen-Meraner Bahn den Sectionsrath im Eisenbahnministerium Dr. August Weeber; zum landesfürstlichen Commissär bei der priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn den Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Carl Freiherrn von Banhans; zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft der Ostgalizischen Localbahnen den Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Stefan Grafen Romer, endlich zum landesfürtlichen Commissär bei der priv. Eisenbahn Wien—Aspang den Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Ladislaus Miller.

Der Eisenbahnminister hat die Revidenten der Oesterr. Staatsbahnen Anton Barta, Josef Stengel, Moriz Schipek, Eduard Grassl, Moriz Huppert und Ludwig David zu k. k. Rechnungsrevidenten und die Assistenten der Oesterr. Staatsbahnen Hermann Weiss und Julius Pohl, dann den provisorischen Rechnungsbeamten der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Rudolf Schlesinger zu k. k. Rechnungsassistenten ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Abänderung der Bezeichnung der Station Weissenbach a. d. Triesting.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke St. Pölten — Leobersdorf gelegenen Station „Weissenbach a. d. Triesting" wird vom 1. Mai 1897 an in „Weissenbach-Neuhaus" abgeändert.

Wien, im März 1897. [153]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna St. E. G.

Die in dem Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna (Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) wird auf

„Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum, Bubna St.E.G."

abgeändert.

Wien, am 8. März 1897. [154]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Umkartirungstarif.) Für den Umkartirungstarif (Abschnitt G der Staatsbahn-Gütertarife) gilt vom 1. April nachstehende Fassung, mit welcher zum Theil Frachterhöhungen verbunden sind:

G. Umkartirungstarif.

1. Bei Sendungen nach oder von Stationen einer anderen Bahn, die mangels directer Tarifsätze auf einer preussischen Staatsbahn-Station umkartirt werden, wird die Fracht für die preussische Staatsbahnstrecke zwischen der Umkartirungsstation und der nicht in den directen Tarif für den Verkehr mit der anderen Bahn aufgenommenen Versandt- oder Empfangsstation nach den im Anhang zu der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle angegebenen Frachtsätzen berechnet und in der üblichen Weise abgerundet (§ 1, Ziffer 2, der allgemeinen Tarifvorschriften).
2. Für Stückgut (Fracht-, Eil- und Schnellzugsgut) wird an Stelle der in den §§ 3—5 der allgemeinen Tarifvorschriften vorgesehenen Mindestbeträge nur eine Mindestfracht von 10 Pfg. für die Theilstrecke erhoben.
3. Bei Sendungen, für welche die Fracht auf Grund von Ausnahmetarifen berechnet wird, ist die Anwendung dieses Umkartirungstarifes nur dann zulässig, wenn es sich um die Ausfuhr aus Deutschland oder um den allgemeinen Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes II handelt. In ersterem Falle erfolgt die Frachtberechnung bis zur Umkartirungsstation, von der ab der Ausfuhr-Ausnahmetarif in Geltung steht (s. Ziffer 4) zu den Sätzen der entsprechenden ordentlichen Tarifclasse.
4. Die Anwendung dieses Umkartirungstarifes ist ferner allgemein ausgeschlossen bei Umkartirungen auf einer den Verkehr nach oder von der anderen Bahn vermittelnden Uebergangsstation.

Deutsch-Russischer Flachsverkehr. (Tarifergänzung.)

1. Die auf Seite 2 des I. Nachtrages zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf vom 1./13. April 1893 enthaltene Ziffer 4 der allgemeinen Bestimmungen wird wie folgt ergänzt und ist zwischen dem 2. und 3. Absatz als neuer Absatz einzuschalten:
   „Wenn dem Absender in der betreffenden Stationsverbindung die Wahl zwischen zwei Transportwegen mit gleichen directen Tarifen ohne Zeitbeschränkung freisteht, so hat die Abfertigung der Sendung über die vom Absender im Frachtbrief vorgeschriebene, für die Anwendung des directen Tarifsatzes zulässige Route zu erfolgen."
2. Der auf Seite 5 unter III 2 im III. Nachtrag zu dem vorstehend genannten Tarif veröffentlichte Zusatz zu der auf Seite 2 des I. Nachtrages enthaltenen Ziffer 4 der allgemeinen Bestimmungen, welcher lautet: „wobei jedoch der Versender rechtzeitig davon benachrichtigt werden muss," wird mit 1./13. April aufgehoben und ist alsdann zu streichen.

Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif. (Nachtrag IV.) Mit 1. März kam der IV. Nachtrag zum 1. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifes zur Einführung. Darin ist unter Anderem ein Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat, sowie für Mühlenerzeugnisse von pfälzischen Stationen nach Basel (Reichsbahn) transit zur Ausfuhr nach der Schweiz und ferner ein Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) vorgesehen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Aufhebung von Tarifen und Einführung eines neuen Tarifheftes II C.) Die seitherigen Tarifhefte II C, II E, III C und III E (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M., der Main-Neckar-Bahn und der Hessischen Ludwigs-Bahn einerseits und Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen andererseits) treten mit 31. März ausser Kraft.

Das an die Stelle dieser Tarifhefte tretende neue gemeinsame Tarifheft II C, welches auf den 1. April zur Einführung kommt, enthält neben fast durchgängig eintretenden Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen, worüber die betheiligten Verwaltungen näheren Aufschluss ertheilen. Die seither zum Norddeutsch-Schweizerischen Verbande gehörigen Stationen Bad Nauheim, Friedberg in Hessen, Fulda, Giessen und Hersfeld gehen mit 1. April unter Aufhebung der jetzigen Frachtsätze und Einführung neuer, theils ermässigter, theils erhöhter Frachtsätze in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Verband (neues Tarifheft II C) über.

Letztgenanntes Tarifheft kann vom 20. März an von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Nachtrag II.) Zu Theil II a, Heft 3 (Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königl. Bayerischen Staatseisenbahnen) tritt am 10. März der Nachtrag II in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Ausnahme-Frachtsätze für Düngemittel.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Abfertigungsvorschrift.) Im Verkehre nach Hamburg sind den unter Zollverschluss im Ansage- (Begleitezettel-) Verfahren abzufertigenden Wagenladungen, gleichviel ob sie nach Hamburg B oder nach Hamburg H bestimmt sind, zwei gleichlautende Frachtbriefe beizugeben. Die Zusatzbestimmung 1 zu § 59 der Verkehrsordnung ist entsprechend zu berichtigen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. Mit Genehmigung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeussern trat für die Localbahn Erlangen-Gräfenberg folgende Sonderbestimmung in Kraft: „Kesselwagen dürfen auf der Localbahn nur leer oder vollständig gefüllt befördert werden."

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Holzausnahmetarif vom 1. März 1884.) Die Frachtsätze des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Holzausnahmetarifes vom 1. März 1884 sind für den Verkehr mit den Stationen der Bröltdaler Eisenbahn auch nach dem 1. Jänner 1897 vorläufig in Kraft geblieben.

Verkehr mit Italien. (Vorschriften in Italien über die Ein- und Durchfuhr von Waffen, Kriegsmunition, Schiesspulver, sowie von explodirbaren Producten.)

1. Um Kriegswaffen und Kriegsmunition (Kugeln, Bomben, Pulver, Zündhütchen und alle weiteren zur Ladung von Schusswaffen dienlichen Stoffe), Dynamit, Schiessbaumwolle, Knallquecksilber, Pikrinsalze, Stoffe aus Nitroglycerin oder anderen Substanzen, welche gemischt oder einzelnen ähnliche Wirkungen wie Dynamit erzielen können — auch in der geringsten Quantität — in das Königreich einzuführen, bezw. durch dasselbe transitiren zu lassen, ist eine vorherige Erlaubniss des Ministeriums des Innern nöthig.

Es kann davon abgesehen werden, die ministerielle Erlaubniss einzuholen, wenn es sich um kleine Quantitäten von Patronen oder Zündhütchen handelt, welche Reisende als Vorrath für ihre Waffen bei sich führen.

2. Die übrigen Waffengattungen, als: „eigentliche (offene) Waffen" und „versteckte (heimtückische) Waffen", können ohne vorherige Erlaubniss in das Königreich eingeführt oder durch dasselbe durchgeführt werden.

Die „eigentlichen offenen Waffen" können jedoch dem Empfänger von der Zollstelle nur ausgeliefert werden, wenn er nachweist, dass er zuvor Anzeige bei dem Präfecten der Provinz des Bestimmungsortes erstattet hat; die „versteckten (heimtückischen) Waffen" hingegen nur, wenn der Empfänger den durch die Kreis-Sicherheitsbehörde des Bestimmungsortes ausgestellten Erlaubnissschein vorweist.

Die vorstehenden Bestimmungen betreffs der „eigentlichen (offenen) Waffen" und der „versteckten (heimtückischen) Waffen" gelten auch für fertige und unfertige „Theile von Waffen".

Es kann von Vorlage der Bescheinigungen, welche die dem Präfecten erstattete Anzeige, bezw. die Seitens der Sicherheitsbehörde ertheilte Erlaubniss darthun, abgesehen werden, wenn es sich um Revolver oder Pistolen kleinen Calibers, sowie um Stockdegen von mindestens 65 cm Länge handelt, welche von den Reisenden in einer den persönlichen Bedarf nicht überschreitenden Anzahl getragen werden, vorausgesetzt, dass diese Reisenden den Erlaubnissschein ihrer Heimat vorzeigen.

Ergänzungsvorschriften:

a) Kriegswaffen sind Stoss-, Hieb- und Feuerwaffen jeglicher Art, welche zur Ausrüstung der Truppen dienen, und vorzüglich jene, welche die Bestimmung haben, Projectile auf eine grosse Entfernung mit einer gewissen Treffsicherheit zu werfen und zugleich als Stichwaffen zu dienen. Als charakteristisches Merkmal derselben kann bezeichnet werden, dass sie fast immer mit einem Aufsatze oder einer anderen Visirvorrichtung, welche, dem Caliber und der Länge des Laufes entsprechend, für grosse Entfernungen in Grade eingetheilt ist, versehen sind, und gegen die Mündung hin Vorrichtungen besitzen, die zum Aufpflanzen eines Bajonnetts oder Säbelbajonnetts dienen.

Als Kriegswaffen können ferner betrachtet werden Gewehre, Carabiner und Musketen von über 3 kg Gewicht mit inwendig spiralförmig gezogenem Laufe.

Zu den obenannten Waffen gehören auch die Geschütze und Kriegswerkzeuge.

b) „Eigentliche (offene) Waffen" sind die zur persönlichen Vertheidigung oder zum persönlichen Angriffe bestimmten Waffen.

c) Versteckte (heimtückische) Waffen sind: Dolche und Stilets jeglicher Art; Dolchmesser, deren Klinge festsitzt oder mit einer Feder oder einer anderen Vorrichtung festgemacht werden kann; Schusswaffen, deren Rohr, innen gemessen, kürzer als 172 mm ist; Bomben; Explosionsmaschinen oder Explosionskapseln jeglicher Art; blanke und Schusswaffen jeder Länge in Stöcken (Stockdegen, Stockflinten).

d) Die im Artikel 1 erwähnte ministerielle Erlaubniss kann von jedem bei dem Transport interessirten Theile, somit vom Versender, vom Empfänger oder von demjenigen, welcher den Transport ausführt, nachgesucht werden, sofern das Begehren den Grenzort, über welchen die Waare eingeführt werden soll, sowie den Bestimmungsort, ferner den Namen des Empfängers und die Menge, welche eingeführt werden soll, bezeichnet.

Das Begehren kann an das Ministerium des Innern direct oder durch Vermittlung der Präfectur der Provinz der Grenzstation oder des Bestimmungsortes gestellt werden.

Wenn die Erlaubniss vom Versender verlangt wird, so ist dieselbe den Transportpapieren unter Vormerkung auf denselben als Anhalt für die Zollstelle an der italienischen Grenze beizugeben.

e) Die Weiterbeförderung von Waffen jeglicher Art, Kriegsmunition, Pulver und anderen explosiven Stoffen kann nur nach vorheriger zollamtlicher Untersuchung derselben an der Grenze erfolgen.

f) Die Spesen, welche allfällig wegen Begleitung oder specieller Bewachung verursacht werden sollten, fallen zu Lasten desjenigen, der die Erlaubniss zur Einfuhr und zur Durchfuhr dieser Waaren verlangt hat, oder desjenigen, für dessen Rechnung dieselbe verlangt worden ist.

Directer Güterverkehr zwischen Belgien und Lindau. (Abänderung eines Stationsnamens.) Im Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheft Nr. 1 vom 1. Jänner 1893 ist auf Seite 18 der Stationsname Lahamaide in Hautrage abzuändern.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände transit. (Neuer Tarif.) Am 1. März ist für den bezeichneten Verkehr unter Aufhebung des Tarifes vom 15. Juni 1892 nebst Nachträgen I bis IV, sowie der in der Zwischenzeit im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze ein neuer Tarif zur Einführung gelangt.

Der neue Tarif ist auf den Umschlagsplatz Deggendorf, welcher von der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in München betrieben wird, ausgedehnt worden.

Durch den neuen Tarif treten zahlreiche Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Frachterhöhungen ein, ausserdem ist eine grössere Anzahl von Stationen neu einbezogen, bezw. mangels jeglichen Verkehres ausgeschieden worden.

Der frühere Ausnahmetarif Nr. 9 für Steinsalz — Abtheilung a) des Tarifes — sowie die Frachtsätze unter B des früheren Ausnahmetarifes Nr. 15 für Baumwollwaaren und Garne zum Verweben englischer Herkunft — Abtheilung b) des Tarifes — kommen mangels Benützung ohne Ersatz zur Aufhebung.

Neu aufgenommen sind einige Stationen der Arnstadt-Ichterhausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn mit Ausnahme-Frachtsätzen für Spat.

Soweit in dem neuen Tarif Frachtsätze nicht wieder vorgesehen sind oder durch denselben Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Sätze des bisherigen Tarifes noch bis 15. April in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Abdrücke des neuen Tarifes sind von Ende dieses Monats an bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen; inzwischen ertheilt auf Erfordern das diesseitige Verkehrsbureau hierselbst über die Höhe der neuen Frachtsätze etc. nähere Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennig					
706	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, roh, unverpackt	Boryslaw	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	280	262 *)	18	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
				Drohobycz					278	260 *)	18			
				Stanislau					303	291 *)	12			
				Boryslaw	Schönpriesen-Umschlag				275	257 *)	18			
				Drohobycz					273	255 *)	18			
				Stanislau					298	286 *)	12			
				Boryslaw	Dresden-Elbkai				309	291	18			
				Drohobycz					307	289	18			
				Stanislau					332	320	12			
707	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholzextract	Elbeumschlags-Verkehr. Die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 3 vom 9. Jänner l. J. unter Pos. 129 für Eichenholzextract publicirten Frachtsätze finden auch auf Sendungen Anwendung, welche von Susine-Gjurgjenovac herstammen.										
708	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Salz der Pos. 8-5 des Tarif-Theiles I	Ebensee	Brünn K.F.N.B. u. St.E.G.	Bei Aufgabe als Frachtgut u. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	114·7 Kreuzer		Im Kartirungswege		
										Kreuzer				
709	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eichenholzpfosten (1·65—3·66 m lang, 12—14 cm breit und 54—80 mm dick) zur Erzeugung von Fassböden	Lubaczów	Podwoloczyska (Bhf.) transit (für Odessa)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr	Bestehen keine Frachtsätze	43		Im Kartirungswege		
				Przemyśl						37				
				Rawa ruska						47				
				Stryj						35				
				Zborów						19				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
710	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K–2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Karlstein	Eger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	31 kr. – 62 Heller	48 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		In die gegenwärtige Publication erscheint die in Nummer 110 dieses Blattes vom 26. September 1896 unter fortlaufender Nummer 1482 publicirte Tarifermässigung einbezogen
				Beraun					30 kr. 60 Heller	46 Heller	14 Heller			
									Kreuzer ö. W.					
711	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H–19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kammer	Munderfing	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	25	21	4	Im Kartirungswege		
					Schneegattern				26	22	4			
712	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mauerziegel	Olmütz	Krasna	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung bei Erweiterungsbauten in an der Station Krasna gelegenen Industrie-Etablissements bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	13·8 kr.	11·0 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Krasna als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Erweiterungsbauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	

713 **Böhmischen Nordbahn**

Für die zum Bau einer Fabrik in Schluckenau dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, die im Ausnahmetarife 21 des Localtarifes der Böhm. Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Schluckenau zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
714	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		
715	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Eier als Frachtgut	Jákó und Kis-Korpád	Hetzendorf	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Es bestehen keine directen Frachtsätze		258 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
			Geflügel, lebendes, in Käfigen, Verschlägen, Körben etc. verpackt als Frachtgut	Jákó und Kis-Korpád	Hetzendorf	In beliebigen Mengen				426				
			Emballagen, gebrauchte, von obigen Transporten herrührend, leer retourgehend	Hetzendorf	Jákó und Kis-Korpád	In beliebigen Mengen				148				

Von Freiwaldau-Gräfenberg (k.k.St.B.) nach	Eisen und Stahl etc. der Position E-6 und 7 der allgemeinen Güterclassification bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	E-6 und 7 … resp. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	E-7 … 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	E-6 … 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Frachtsätze in Kreuzern pro 100 kg			
B.C.B.				
Hořic	94	84·5	84·5	79
Oe.N.W.B.				
Chlumetz	88	77·5	77·5	70
Chrudim	83	74	74	69
Deutschbrod	123	106·5	106·5	94·5
Iglau	134	114·5	114·5	101
Königgrätz	73	66	66	61
Pardubitz	73	65·5	65·5	62·5
Prag	116·5	100	100	93
Reichenberg	139	106·5	100	82
Trautenau	95	84	79·5	66·5
Wildenschwert	52·5	47	47	43·5
St.E.G.				
Pardubic	73	65·5	65·5	62·5
Prag	116·5	100	100	93
Wildenschwert	52·5	47	47	43·5

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
716	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Drei Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Wr. Neustadt	Prag-Smichow B.E.B.	Die Locomotiven müssen zu Dienstzwecken der Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt und an diese Verwaltung adressirt sein. Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1897	Localtarife	Directer Tarif besteht nicht	70·5 Kreuzer 141 Heller		Im Kartirungswege		
717	Böhm. Nordbahn		Ziegel aller Art und Bruchsteine der Pos. 8·58	Satalic	Čakovic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Eisenbahnwagen. Auf- und Abladen durch die Parteien	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Localgütertarif	5·1 kr.	4 kr.	1·1 kr.	Im Kartirungswege		
718	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 2 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina, Tarif-Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896	Huta Zielona (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Den in der Schnittafel Ib, IIb und IIIb enthaltenen deutschen Stationen im Tarifhefte Theil II, Heft 2 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896	Der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 2 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896 giltigen Bestimmungen	Vom 15. März bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im vorstehend bezeichneten Tarife für den Verkehr mit Rawa ruska in den Schnittafeln Ia, IIa und IIIa angegebenen Schnittfrachtsätze		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. **Wien, 13. März 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 17. Februar 1897,*) betreffend den Bau der Eisenbahn Stryj-Chodorów.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, eine Eisenbahn von Stryj über Żydaczów nach Chodorów zum Anschlusse an die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 3,150.000 fl., welcher zugleich als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen.

Artikel II.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten, als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Bahnlinie ist im Jahre 1897 in Angriff zu nehmen und längstens binnen zwei Jahren, vom Baubeginne an gerechnet, zu vollenden.

Artikel III.

Das Erforderniss für die Bedeckung der im Artikel I mit dem Betrage von 3,150.000 fl. veranschlagten Baukosten ist, insoweit die letzteren nicht in der von den Interessenten, sowie vom Königreiche Galizien aus Landesmitteln in Anspruch zu nehmenden, nicht rückzahlbaren Beitragsleistung ihre Deckung finden, im verfassungsmässigen Wege anzusprechen.

In die Beitragsleistung des Königreiches Galizien und der Interessenten können, insoweit nicht abweichende Vereinbarungen getroffen wurden, etwa zugesagte Naturalleistungen (Grundabtretung, Materiallieferungen etc.) eingerechnet werden.

Die Bewerthung derartiger Naturalleistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel IV.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahn wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel V.

Die im Artikel I dieses Gesetzes bezeichnete Eisenbahn ist vom Staate in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

*) Enthalten in dem am 11. März 1897 ausgegebenen XXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 64.

Artikel VI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 17. Februar 1897.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p. **Guttenberg** m. p. **Biliński** m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 5. März 1897, Z. 1611/III, an alle österreichischen Bahnverwaltungen, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels.

Laut Mittheilung des k. k. Handelsministeriums vom 6. November 1896, Nr. 45.900, hat das kgl. ungarische Finanzministerium unterm 13. August 1896, Z. 40.638, an sämmtliche kgl. ungarische Zollämter die Weisung erlassen, bezw. diesen Aemtern neuerlich eingeschärft, die bei denselben erfolgte zollämtliche Ausfuhramtshandlung durch eine entsprechende Amtsbemerkung auf den Frachtdocumenten, d. i. durch Ansetzung der Abfertigungsdaten auf den Frachtbriefen, insbesondere auch in solchen Fällen ersichtlich zu machen, wenn Ausfuhrsendungen zum Austritte über ein hierländisches k. k. oder ein bosnisch-herzegowinisches Zollamt bestimmt sind. In Folge dieser den kgl. ungarischen Zollämtern (analog der den hierländischen k. k. Zollämtern laut § 20, Absatz 2, der handelsstatistischen Durchführungs-Verordnung vom 18. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 177, V. B. F. M. Nr. 58, und auch den bosnisch-herzegowinischen Zollstellen obliegenden Verpflichtung) aufgetragenen Massnahme wird nunmehr auch hinsichtlich der in den Ländern der ungarischen Krone aufgegebenen Ausfuhrsendungen die bereits dortlands erfolgte zollämtliche Behandlung und demnach auch dortselbst bewirkte statistische Erfassung dieser Sendungen aus den Begleitpapieren derselben stets erhellen.

Hiedurch wird den hierländischen öffentlichen Transportanstalten die Beobachtung der denselben durch § 20, Absatz 1 und 4, der bezeichneten Ministerial-Verordnung bezüglich der Uebernahme und des Weitertransportes der aus den Ländern der ungarischen Krone kommenden und nach dem Auslande adressirten Güter auferlegten Pflichten wesentlich erleichtert werden.

Hievon wird die geehrte Verwaltung behufs entsprechender Verständigung der dortseitigen Stationen in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 5. März 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. März 1897, Z. 3450/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Mit Note vom 7./19. Februar 1897 hat das kaiserliche Verkehrsministerium, Eisenbahndepartement, in St. Petersburg dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass in Folge Rückkaufes durch den Staat die bisher in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, als Nr. 27 unter den von Privatverwaltungen betriebenen Bahnen aufgeführte Fastower Eisenbahn am 1./13. Jänner 1897 in den Besitz des Staates und in den Betrieb der Süd-West-Bahnen (Nr. 15 der Liste) übergegangen ist.

Die Fastower Eisenbahn ist daher als selbstständige Unternehmung aus der Liste zu streichen.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 27. Februar 1897 Kenntniss gegeben.

Wien, am 3. März 1897.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Hödnitz der Linie Grussbach—Znaim des Ergänzungsnetzes der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Lechwitz, Bonitz nach Selletitz mit einer eventuellen Fortsetzung nach Hosterlitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. und k. Legationsrath a. D., Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Max Freiherrn v. Kübeck und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Hödnitz der Linie Grussbach—Znaim des Ergänzungsnetzes der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Lechwitz, Bonitz nach Selletitz mit einer eventuellen Fortsetzung nach Hosterlitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. December 1896. Z. 15.601/I.

Gesetz, betreffend den Betrieb von Tramwaylinien mit Motoren und von Industriebahnen in Italien.

Das italienische Parlament hat die Gesetzvorlage über die Betriebsmodalitäten von Tramways mit Motoren und von Industrie- (Klein-) Bahnen definitiv genehmigt. Die Hauptbestimmungen des in Ergänzung des Gesetzes vom 20. März 1865 nunmehr in Wirksamkeit getretenen neuen Gesetzes sind:

1. Für Tramways mit Motorenbetrieb.

Das Recht der Ueberlassung des zum Baue von Tramways erforderlichen Terrains ist ausschliesslich der Competenz der Eigenthümer jener Strassen vorbehalten, in deren Bereich die Bahn zu legen ist.

Das Benützungsrecht kann höchstens auf die Dauer von 60 Jahren eingeräumt werden.

Die Concession zur Anwendung der Motorenkraft für derlei Strasseneisenbahnen hängt von der Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten ab.

Die Trasse der Bahn ist dem Niveau des von ihr durchschnittenen Terrains anzupassen, um derart so wenig als möglich den Verkehr von Strassenfuhrwerken zu hemmen. Vom Strassengrunde ist, mit Ausnahme specieller Genehmigung, ein Raum in der Breite von mindestens 4 m ausschliesslich für den Verkehr von Strassenfuhrwerken und Fussgehern freizuhalten.

Die Wahl der Trasse sowohl als der Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes hängt von der Genehmigung der Staatsbehörde ab, die auch die Beschaffenheit der Fahrbetriebsmittel zu prüfen hat.

Die Bestimmung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit erfolgt durch den Präfecten im Einvernehmen mit den technischen Beamten der Regierung; dieselbe darf, bei Einführung von Zügen mit automatischer Bremsvorrichtung, nicht 30 km, bei solchen mit Handbremse nicht 20 km per Stunde überschreiten. Des ferneren hängt die Bemessung der Fahrgeschwindigkeit im Bereiche von bewohnten Ortschaften mit Rücksicht auf den Radius der Curven, die Dämme etc. von der Verfügung des Präfecten ab, welcher überhaupt die Details des commerciellen Betriebes und des technischen Verkehres, so z. B. die übrigens obligatorische Einführung einer telegraphischen und telephonischen Verbindung zwischen den Stationen und Haltestellen, anzuorden und zu überwachen hat.

Wenn eine Linie den Bereich mehrerer Präfecturs-gebiete berührt, gelten die vorangeführten Rechte und Pflichten im gleichen Ausmasse für jeden der einzelnen Präfecten. Im Falle einer Meinungsverschiedenheit entscheidet der Minister für öffentliche Arbeiten.

Die Höhe der Tarife ist durch die Concessionsurkunde normirt, während die dem Staate zu bezahlende kilometrische Steuer, welche jede Tramwayunternehmung zu entrichten hat, im Betriebsconsens-Decrete beziffert erscheint und nicht die Summe von 20 Frcs. per Kilometer übersteigen darf.

Aus dem Erträgnisse dieser Steuer werden die staatlichen Ueberwachungskosten bestritten, und sind auch die bereits im Betriebe stehenden Tramways zu dieser Leistung heranzuziehen.

Der Regierung steht, im Falle schwerwiegender und die öffentliche Sicherheit bedrohender Unzukömmlichkeiten, das Recht zur Einstellung des Betriebes zu.

2. Industrie- (Klein-) Bahnen.

Die Concession zum Baue und Betriebe von Industriebahnen (Kleinbahnen) für öffentlichen Betrieb ertheilt der Minister für öffentliche Arbeiten. Die Herstellung von derlei Bahnen ist nur im Bereiche eigenthümlich erworbener, vom allgemeinen Verkehre auszuschliessender Terrains zulässig, und steht es dem Staate frei, deren Bau und Betrieb im Sinne der Gesetze vom 25. Juli 1887 und 30. Juni 1889 durch Gewährung von per laufendes Bahnkilometer zu bemessenden Subventionen zu fördern.

Die Concessionsurkunde normirt die Tarife, die kilometrische Zugsgeschwindigkeit etc.

Der Concessionär hat den Nachweis der Befähigung des von ihm beizustellenden Betriebs- und Verkehrspersonals zu liefern.

Die Unternehmung ist im Allgemeinen nicht zur obligatorischen Herstellung stabiler Schranken bei Wegübersetzungen verpflichtet, ausgenommen wenn aus strassenpolizeilichen Rücksichten an speciell zu bezeichnenden Punkten deren Errichtung verlangt wird, sowie auch diesfalls eine 35 km per Stunde überschreitende Fahrgeschwindigkeit untersagt werden kann.

Die Anwendung von Zugschranken, welche von einer gewissen Entfernung aus gehandhabt werden, ist gegen Uebernahme der Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit Seitens der Unternehmung zulässig.

Einzelne Abschnitte öffentlicher Strassen dürfen für Bahnanlagen nur mit Genehmigung der Regierung in Anspruch genommen werden.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Strassen nach Ablauf der Concessionsdauer im ursprünglichen Zustande dem Eigenthümer derselben zu übergeben, welche gleiche Verpflichtung, im Falle des Ankaufes der Linie durch den Staat, auch diesem gegenüber gilt.

Läuft die Trasse des Bahnkörpers parallel mit jener von Strassenzügen, so ist die Einhaltung eines Zwischenraumes von mindestens 5 m vorgeschrieben. Ob und in welcher Weise aus strassenpolizeilichen Rücksichten eine Abgrenzung auszuführen ist (Hecken, Barrièren etc.), bestimmt die Staatsbehörde.

Das Ausmass der Zugsgeschwindigkeit beim Durchfahren von Stationen, Dörfern etc. betreffend, gelten auch für derlei Bahnen die diesbezüglichen Modalitäten des Tramwaybetriebes mit mechanischen Motoren.

Für den Transport von Reisenden auf innerstädtischen Linien mit Wagen nur einer Classe wird die Transportsteuer nicht mit 13 pCt., sondern nach der für den Frachtentransport normirten Scala bemessen.

3. Allgemeine und temporäre Verfügungen.

Obzwar es gestattet ist, dass Provinzen, Gemeinden und andere moralische Personen im Falle gerechtfertigten Interesses für das Gemeinwohl Kleinbahnen und Tramways materielle Unterstützungen gewähren, darf dies nur in der Weise einer Subvention per Baukilometer, nicht aber einer Garantie der Höhe der Ergebnisse des Betriebes erfolgen, dessen Rentabilitätserzielung der Privatindustrie anheimgestellt ist.

Tramways mit Motorenbetrieb sowohl wie derlei Kleinbahnen gebührt das Recht der Expropriation, falls im Sinne der bestehenden Gesetze deren Nützlichkeit für das Gemeinwohl constatirt erscheint, doch sind die Eigenthümer öffentlicher Strassen berechtigt, diesfalls eine Betheiligung am Reingewinne anzusprechen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, sowohl den Strassenkörper zwischen den Geleisen, als einen ausserhalb derselben mit beiderseits 50 cm bemessenen Streifen in stets gutem Zustande zu erhalten und zu den Kosten der Schneeabfuhr entsprechend beizutragen.

Der Staat ist berechtigt, die Verlegung von im Bereiche seiner Strassen erbauten Linien auf benachbarte, gegen Entschädigung der Unternehmung, jederzeit zu fordern.

Die Concessionäre sind zur unentgeltlichen Beförderung der Briefpost, sowie auch der Postcolli verpflichtet, für welch letztere jedoch ihnen die Einhebung eines Portosatzes von Frcs. 0·08 per Collo à 3 kg und von Frcs. 0·12 per Collo von 3—5 kg, und bei Mehrgewicht solcher Sendungen ein Aufschlag von 2 Ctms. per Kilogramm zusteht.

Die Directionen der derzeit bereits im Betriebe stehenden Bahnen 1 und 2 haben sich binnen Jahresfrist zu erklären, in welche der beiden vorangeführten Kategorien sie deren Eintheilung wünschen, worüber in letzter Linie die Staatsbehörde zu entscheiden hat. Sollte ein derlei Ansuchen nicht gestellt werden, verfügt die Behörde im eigenen Wirkungskreise.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 20. März 1865 bleiben auch fernerhin insoweit in Kraft, als sie nicht durch jene des neuen Gesetzes aufgehoben erscheinen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stryj—Stanislau: Reconstruction der Lukwica-Brücke in km 87·213 und Verschiebung der Bahnachse in km 86·87 bis 87·49: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich der projectirten Reconstruction der Lukwica-Brücke in km 87·213 und Verschiebung der Bahnachse in km 86·87—87·49 der Bahnlinie Stryj—Stanislau angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt. [E.-M.-Z. 3171/IV.]

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. (Ueberstellung des Zugschrankens in km 2·495: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Ueberstellung des Zugschrankens in km 2·495 für den 15. März anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander bestimmt. [G.-I.-Z. 3280.]

Projectirte Localbahn Laibach-Oberlaibach. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie Festsetzung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der projectirten Localbahn Laibach-Oberlaibach auf den 22. März anberaumt. [E.-M.-Z. 3040/I.]

Projectirte Localbahn Rossitz-Bohdanec. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Dr. Wenzel Pospišil und Genossen in Bohdanec vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Rossitz der Oesterr. Nordwestbahn nach Bohdanec die Trassenrevision und Stationscommission anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 2712/I.]

Localbahn Rakonitz-Petschau mit Abzweigung von Protiwitz nach Buchau. (Projectspläne.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Projectspläne der Stationen und Haltestellen der Theilstrecke Luditz—Petschau der Localbahn Rakonitz-Petschau mit Abzweigung von Protiwitz nach Buchau, dann der Typenplan XV/H für Wasserstationen mit einseitigem Anbau wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 15.300/I ex 1896.]

Projectirte Localbahn Radautz-Frassin. (Variantenproject: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Varianten-Detailprojectes für die Endstrecke der Localbahn Radautz-Frassin, d. i. von km 37/38 bis zum Endpunkte dieser Localbahnlinie in Frassin km 41·5 + 28·10, die politische Begehung in Verbindung mit der Stationscommission, die Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 16. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Joh. Fekete de Bélafalva betraut. [E.-M.-Z. 3156/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Localbahn Holics-Göding: Einstellung von Gepäcks-, Post- oder Personenwagen unmittelbar hinter der Zugslocomotive.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass vom 27. Februar gestattet, dass bei den auf der Localbahn Holics-Göding verkehrenden gemischten Zügen hinsichtlich der auf österreichischem Gebiete liegenden Theilstrecke die Gepäcks-, Post- und Personenwagen unter Beachtung der Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 28. Jänner 1892, Z. 57.993 ex 1891 (H.-M.-Vrdgs.-Bl. Nr. 21 ex 1892), unmittelbar hinter der Zugslocomotive eingereiht werden dürfen. Die gleiche Bewilligung ist Seitens des kgl. ungarischen Handelsministers auch hinsichtlich der auf ungarischem Gebiete liegenden Theilstrecke erfolgt. [E.-M.-Z. 3247/IV.]

Schiffahrt.

Elbeverein in Aussig. (Jahresbericht pro 1896.) Der vom österreichischen Elbevereine in Aussig über das Jahr 1896, das 21. Vereinsjahr, erstattete Bericht beginnt mit einer Erörterung der Schiffahrtsverhältnisse im Gegenstandsjahre. Er erwähnt diesbezüglich, dass der Schiffahrtsbeginn, welcher theilweise schon am 17. Februar erfolgte, durch kurze abermalige Eisstände sowohl, als auch durch Hochwässer im März und Mai mehrmals unterbrochen wurde, nichtsdestoweniger aber schon seit Anfang März ein äusserst lebhafter Verkehr wahrzunehmen war. Die Kohlenfrachten setzten gegen Ende Februar niedrig (35 Pfg. per Doppelhektoliter nach Magdeburg) ein, sanken in Folge der grossen Anzahl verfügbarer Schiffe langsam bis zu 30 Pfg. herab und erhielten sich auf dieser Höhe bis Mitte Juni; da aber auch nach der ersten Jahreshälfte der Wasserstand ein guter vollschiffiger blieb, trat ein weiteres Nachlassen bis zu 18 Pfg. ein; erst zu Anfang October trat wieder eine Aufbesserung ein, bis ein früher Frost der Elbeschiffahrt ein vorzeitiges Ende bereitete (Ende November). Die Schiffahrt blickt daher abermals auf ein Verkehrsjahr mit sehr günstigen, d. h. meist vollschiffigen Wasserständen, aber sehr geringem Verdienste, wenn überhaupt noch von einem solchen gesprochen werden kann, zurück.

Zur Aussiger Kohlenfrachtenbörse übergehend, theilt der Bericht mit, dass sich dieselbe im abgelaufenen Jahre gut bewährt hat, wenngleich der Institution von einigen Schiffseignern nicht das wünschenswerthe Vertrauen entgegengebracht wurde, was hoffentlich durch das definitive Börsenstatut beseitigt werden wird. Am 5. Jänner 1897 hat eine Versammlung des Börsevorstandes stattgefunden, welcher über Einladung auch Vertreter der verschiedenen Schiffervereine beiwohnten, um die eventuellen Wünsche vorzubringen. Diese Versammlung fasste die Resolution, dass das Fortbestehen der Aussiger Kohlenfrachtenbörse sowohl für die Schiffahrt, als auch für den Kohlenexport dringend geboten erscheint.

Der fünfzigjährigen Jubiläumsfeier des concessionirten sächsischen Schiffervereines gedenkend, bespricht der Bericht sodann die Verhältnisse der gewerblichen Schifferschulen in Aussig, Tichlowitz und Tetschen. Dieselben nahmen einen ungestörten Fortgang; nur in Aussig machten sich ähnliche Schwierigkeiten wie nach Gründung der Schulen geltend, indem die Schiffswerftenbesitzer von den Schulen einen nachtheiligen Einfluss auf ihre dieselben besuchenden Schiffsbauarbeiter in der Richtung besorgen, dass diese Arbeiter, sobald sie die für die Steuermannsprüfung erforderlichen Kenntnisse erworben haben, sich lieber dem Schifferstande widmen, als beim Schiffsbau zu bleiben. Nun ist es aber eine längst bekannte Thatsache, dass die wenigsten Schiffsbauarbeiter längere Zeit auf den Schiffs-

werften zubringen, und dass dieselben sich von jeher ebenfalls zum Schifferstande zählen. Die Schifferschulen haben in den Verhältnissen der beiden Gewerbe zu einander keineswegs Neues geschaffen. Der Besuch der Schulen war ein günstiger, indem in allen drei Schulen zusammen 96 Schüler waren, wovon auf Aussig allein allerdings nur 13 entfallen. Die Herausgabe eines Lehrbuches für die Schifferschulen, welches aus einem elementaren und einem fachwissenschaftlichen Theile bestehen soll, ist durch die von den Ministerien des Handels und für Cultus und Unterricht gewährte Subvention von je 500 fl. der Ausführung bedeutend näher gerückt.

Zum Schlusse erwähnt der Bericht noch mehrerer Thatsachen von allgemein schiffahrtlichem Interesse, so des Umstandes, dass der für das Gegenstandsjahr geplante internationale Binnenschiffahrtscongress, der in Italien abgehalten werden sollte, verschoben wurde; der Bildung des „Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt" und des ersten Verbandstages dieses Vereines, sowie der Bildung der Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen, in welche auch der langjährige Obmann des Vereines berufen wurde, und des von dem Donau-Moldau-Elbe-Canal-comité ausgeschriebenen Wettbewerbes für Schiffshebewerke.

An Beilagen sind dem Berichte angeschlossen die Protokolle der Ausschusssitzungen vom 11. Februar, 29. April und 4. September 1896, vom 9. Jänner 1897, das Protokoll der 21. ordentlichen Generalversammlung vom 11. Februar 1896, der Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 26. Juni 1896, Z. 29.760, betreffend das Gesuch des Vereines um Aufhebung der Heranziehung österreichischer, die deutsche Elbestrecke befahrender Elbeschiffer zur Alters- und Invaliditätsversicherung in Deutschland, die Satzungen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt, dessen Arbeitsprogramm und Mitgliederverzeichniss, das Arbeitsprogramm für den im Mai 1897 in Wien abzuhaltenden Verbandstag, das Verzeichniss der Verbandsschriften, ferners ein Circular des Vereines an die Schiffswerftenbesitzer in Angelegenheit der Schifferschulen, die Jahresrechnung pro 1896, das Mitgliederverzeichniss, eine Uebersicht des österreichischen Elbeverkehres im Jahre 1895 und eine graphische Darstellung der täglichen Elbewasserstände nach dem Aussiger Pegel vom Jahre 1896, der Bezeichnung des mittleren Jahreswasserstandes, der Hochwasserlinie, der Vollschiffigkeitslinie für die grössten Fahrzeuge und der Frachtsätze für Kohlensendungen nach Magdeburg nach den Aussiger Börseberichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien-Weissgärber und Praterquai nach Pressburg [Pozsony] und umgekehrt.) Ab 22. März werden laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft täglich zur Fahrt nach Pressburg (Pozsony) per Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachmittags) und ab 11. April auch per Postschiff (Canal, Weissgärber und Praterquai) um 7 Uhr Früh ab Wien Schiffsstation Weissgärber und zurück ab Bahnstation Pressburg (Pozsony) nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof), oder umgekehrt ab Bahnstation Pressburg (Pozsony) zur Fahrt nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) und zur Retourfahrt nach Pressburg (Pozsony) per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und der III. Classe der Bahn unter Benützung der fahrplanmässigen Züge berechtigen.

Die Fahrpreise betragen:

a) bei Benützung der Personenzüge der Bahn:
von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt:
I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 2 fl. 80 kr.
II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 1 fl. 65 kr.

b) bei Benützung der Schnellzüge der Bahn:
von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt:
I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 3 fl. 50 kr.

Zwei Kinder im Alter von 4—10 Jahren können mit einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrecke gewährt.

Die Tour- und Retourkarten besitzen 3 Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Abstempelung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

— (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets ab Wien (Weissgärber) nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.) Ab 22. März bis auf Weiteres werden täglich zur Fahrt nach Deutsch-Altenburg und Hainburg per Pressburger Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachmittags und vom 11. April an auch per Postschiff — Canal, Weissgärber — um 7 Uhr Früh) ab Wien Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, oder umgekehrt ab Bahnstation Hainburg und Deutsch-Altenburg zur Fahrt nach Wien (Staatsbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und zur Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn berechtigen.

Die Fahrpreise betragen inclusive Billet-Stempelgebühr:

Von Wien Weissgärber nach Deutsch-Altenburg und retour oder umgekehrt:
I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 2 fl. 85 kr.
II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 1 fl. 70 kr.

Von Wien Weissgärber nach Hainburg und retour oder umgekehrt:
I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 2 fl. 85 kr.
II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 1 fl. 70 kr.

Zwei Kinder im Alter von 4—10 Jahren können mit einer Tour- und Retourkarte reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben. 25 kg Freigepäck per Billet werden nur auf der Wasserstrecke gewährt. Bezüglich der Bahnfahrt ist rücksichtlich der Strecken Hainburg und Deutsch-Altenburg die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gestattet.

Die Tour- und Retourkarten besitzen 3 Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Abstempelung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

— (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets ab Wien [Westbahnhof] — Melk — Krems — Wien [Kaiser Franz Josef-Bahnhof] oder umgekehrt.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden vom 23. März bis auf Weiteres ab Wien Westbahnhof und Wien Kaiser Franz Josef-Bahnhof combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen inclusive Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht:

Von Wien (Westbahnhof) nach Melk—Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof):
II. Classe Bahn, I. Platz Schiff 940 Heller = 4 fl. 70 kr. Bkn.
III. Classe Bahn, II. Platz Schiff 540 Heller = 2 fl. 70 kr. Bkn.

Von Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) nach Krems—Melk—Wien (Westbahnhof):
II. Classe Bahn, I. Platz Schiff 940 Heller = 4 fl. 70 kr. Bkn.
III. Classe Bahn, II. Platz Schiff 540 Heller = 2 fl. 70 kr. Bkn.

Diese Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässigen Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westbahnhof)—Melk, der Post- und Localdampfer der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Krems und der Personenzüge auf der Bahnstrecke Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof), bezw. auf der Bahnstrecke Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof)—Krems, der Schiffsstrecke Krems—Melk und der Bahnstrecke Melk—Wien (Westbahnhof), haben eine fünftägige Giltigkeit, und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen, gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stationsvorstande, zu unterbrechen.

Ab 23. März bis inclusive 30. April verkehren die Localschiffe ab Krems zu Berg jeden Dienstag, Donnerstag, Samstag um 7 Uhr 10 Min. Früh und jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 10 Uhr. 30 Min. Vormittags; ab Melk zu Thal jeden Sonntag, Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag um 5 Uhr 30 Min. Nachmittags; Ankunft in Krems um 7 Uhr 15 Min. Abends.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien und Linz werden mit 28. April ab Wien Praterquai, mit 1. Mai ab Linz eröffnet.

Ab 1. Mai finden vermehrte Localschiffahrten zwischen Melk und Krems statt.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Errichtung einer Werkstätte in Orsova.) Die Direction der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft hat den Beschluss gefasst, nachdem die Stadt Orsova in Folge der Regulirung der Donaukatarakte eine eminente Bedeutung erlangt, eine grosse Werkstätte dort zu errichten, und zwar in solchem Massstabe, dass diese nicht allein Reparaturen von Dampfern ausführen, sondern auch Schleppschiffe wird erbauen können. Die Werkstätte wird bereits im nächsten Herbst fertiggestellt und den Bedürfnissen entsprechend eingerichtet sein.

— (Bau von Landungsbrücken und Errichtung von Agentien in Rumänien.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat die königl. rumänische Regierung der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft das Recht eingeräumt, in den Häfen Turn-Severin, Calafat, Turn-Magurello, Corabia, Limnicza, Giurgiu, Oltenitza, Calarasch, Cernavoda und Galatz besondere Landungsbrücken zu errichten und Schiffahrtsagentien dort zu eröffnen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 23. Februar bei der Firma: „Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen" Bernhard Rosenthal, Bankier in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes und Oskar Petri, Regierungsbaumeister in Nürnberg, und Max Meyer, Procurist in Nürnberg, als cooptirte Mitglieder des Verwaltungsrathes, sämmtliche mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte, eingetragen.

Personal-Nachrichten.

Das Eisenbahnministerium hat den gewesenen Betriebsleiter der elektrisch betriebenen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald Carl Ludwig von Boulangé als Betriebsleiter der elektrisch betriebenen Transversallinie Praterstern—Gumpendorf der Wiener Tramway-Gesellschaft bestätigt. [Z. 2392/I.]

Das Eisenbahnministerium hat den gewesenen Beamten der Salzkammergut-Localbahn Markus Wenger als Betriebsverwalter der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft bestätigt. [Z. 488/I.]

Das Eisenbahnministerium hat für die Dauer des Winterfahrplanes, d. i. bis Ende April l. J., den gesellschaftlichen Aspiranten Nathan Kohn als provisorischen Betriebsleiter der elektrischen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald bestätigt. [Z. 2004/I.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Februar 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1.187·61	202·00	100·91	1.288·70	—	—	—	—
Roggen	15·07	100·37	—	115·44	—	—	—	—
Gerste	483·19	201·63	397·70	287·12	—	—	—	—
Hafer	604·81	20·24	616·06	8·99	—	—	—	—
Erbsen	1.566·16	443·12	204·44	1.804·84	408·97	—	206·73	202·24
Bohnen	1.486·78	306·87	62·92	1.730·73	—	—	—	—
Raps	2.610·19	2·64	348·52	2.264·31	—	—	—	—
Hanfsamen	201·61	—	101·06	100·55	—	—	—	—
Leinsamen	310·98	—	—	310·98	—	—	—	—
Leindotter	—	121·46	121·46	—	—	—	—	—
Thymothe	32·54	61·57	5 06	89·05	—	—	—	—
Diverse	1.041·49	314·12	222 72	1132·89	—	—	—	—
Zusammen	9.540·43	1.774·02	2.180·85	9133·60	408·97		206·73	202·24
Versicherungswerth . . fl.	101.827	20.714	22.673	99.868	3.200	—	1.600	1.600
Spiritus	2.932·38	97·46	—	3029·84	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	41.098	1.267	—	42.365	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	32	4	1	35	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	31.939	4.750	800	35.889	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	29	4	1	32	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	30.039	4.750	800	33.989	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	17.840	2.810	500	20.150	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	5	—	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	7.430	—	—	7.430	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Namensänderung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna.

Die in den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbands-Gütertarifen, Theil III, Heft 3, und Theil III, Heft 4, vom 1. November 1894 und die in dem Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Verbands-Gütertarife, Theil III, Heft 3, vom 1. November 1894 für die Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstelle in Bubna enthaltene Bezeichnung „Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna" hat zu entfallen und tritt folgende an deren Stelle: Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum, Bubna St. E. G.".

Wien, am 8. März 1897. [155]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des I. Nachtrages zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art, giltig vom 1. November 1896.

Am 1. April 1897 tritt ein I. Nachtrag zu dem ab 1. November 1896 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel: Rohzucker, Traubenzucker [Glykose], Milchzucker und Stärkezucker) in Wirksamkeit, welcher Frachtsätze für die Stationen Wien I. K.E.B. (Westbahnhof), Wien (Lagerhaus) und Pottendorf-Landegg, ferner die Erweiterung der Tabelle der im Verkehre mit Stationen der Jura-Simplon-Bahn zu gewährenden Rückvergütungsbeträge, sowie die Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Durch diesen Nachtrag werden aufgehoben:

a) der Ausnahmetarif Nr. IX, enthalten im Theil II, 1. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888;
b) der Ausnahmetarif Nr. IX, enthalten im Theil II, Tarifheft Nr. 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 20. August 1886.

Insoweit jedoch durch diesen Nachtrag gegen bisher Frachterhöhungen eintreten, oder bisher bestandene Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die Frachtsätze der vorgenannten Ausnahmetarife noch bis 30. Juni 1897 in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. März 1897. [156]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VII zum Tarif-Theil II, Heft 2, enthaltend einen neuen Ausnahmetarif 17/a für Dachschiefer.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 tritt zu dem im obbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden Tarifhefte 2 des Theiles II, giltig vom 1. August 1893 der Nachtrag VII, enthaltend die neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17/a für Dachschiefer, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Pfg. oder 12 Heller per Stück erhältlich.

Wien, am 8. März 1897. [157]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 tritt zu dem im obenbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden, vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 1 (gemeinschaftliches Heft) der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger, sowie Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Pfg. oder 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 8. März 1897. [158]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna (vormals Lagerhaus der Böhmischen Unionbank).

Die im Tarife, Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1893 auf Seite 8, bezw. im Nachtrage I hiezu auf Seite 5 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna (vormals Lagerhaus der Böhmischen Unionbank) ist auf „Oeffentliches Lagerhaus der Firma Schick & Rosenbaum, Bubna St.E.G." abgeändert worden.

Hiedurch wird die auf Seite 713 des „Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 4. April 1896, Nr. 38, enthaltene Kundmachung ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 8. März 1897. [159]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Mit 1. April 1897 gelangen Kartirungssätze nach und von Hrabowka transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits zur Einführung.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. März 1897. [160]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen nach und von Chodau und Neusattl.

Mit 1. April 1897 gelangen Kartirungssätze nach und von Chodau und Neusattl für den directen Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Localbahn Chodau-Neudek und Localbahn Elbogen-Neusattl einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits zur Einführung.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. März 1897. [161]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverkehr.

Reexpeditionsbegünstigungen für Holztransporte in Villach.

Die Frachtsätze des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafentarifes, giltig vom 1. September 1892 für Holz im Verkehre von Stationen der Strecke Rottenmann—St. Ruprecht inclusive nach Triest—St. Andrea, Triest-Freihafen k. k. St. B. und Triest-Südbahn werden ab 1. Jänner 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 im Rückvergütungswege angewendet, wenn die Sendungen in Villach k. k. St. B. oder in Villach S. B. reexpedirt werden.

Die Reexpedition der im Jahre 1897 nach den erwähnten Reexpeditionsstellen gebrachten Holztransporte ist bis Ende April 1898 zulässig.

Für die in Villach S. B. zur Reexpedition gelangenden und nach Triest bestimmten Holztransporte wird eine Manipulationsgebühr von fl. 2.50 ö. W. per Wagen berechnet, wenn das Auf- und Abladen die Partei bewirkt; erfolgt das Auf- und Abladen durch Bahnorgane, so wird eine Manipulationsgebühr von fl. 6.50 österr. Währung per Wagen eingehoben.

Diese Manipulationsgebühren werden bei der Refactieliquidirung in Abzug gebracht.

Die bezüglichen Reexpeditions-Bedingungen liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Villach zur Einsicht auf.

Wien, am 10. März 1897. [162]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I.

(Ausgabe des Nachtrages VI).

Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 tritt der Nachtrag VI zum Gütertarife Theil II, Heft 1, in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Tarifbestimmungen für den Verkehr mit den Stationen Danzig-Hauptbahnhof und Pozsony-dynamitgyar;
2. Aufnahme der Station Dobrilugk-Kirchhain und Wolfshain in die allgemeinen Tarife;
3. Eilgutfrachtsätze für die Station Danzig-Hauptbahnhof, weiters Aufnahme dieser Station, sowie der Stationen Morgenroth, Brčka und Nagy Káta in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Weintrauben und frisches Obst bei eilgutmässiger Beförderung;
4. Aufnahme der Stationen Brčka und Nagy Káta in den Ausnahmetarif Nr. 6 für Eier und Obst in Wagenladungen;
5. Aufnahme der Südbahnstationen Bükk, Csaktornya, Kanizsa, Kisbér, Lepsény, Lövö, Moór, Szombathely, Zákány, Zala, Szt. Ivan und der kgl. ungar. Staatsbahnstationen Eszék, Eszék-alváros, Jáko, Kaposvár, Somogy-Szobb, Zala-Egerszeg in den Ausnahmetarif Nr. 20 für Wolle;
6. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 23 für Benzin;
7. Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 26 für Quarzsteine und Aufnahme der Stationen Lónyabánya und Pelsöcz der kgl. ungar. Staatseisenbahn, weiters der Stationen Antonienhütte, Beuthen, Borsigwerk, Friedrichshütte, Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte, Kunigundenweiche, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Myslowitz, Rosdzin, Rybnik, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz;
8. Aufnahme der Station Baranya-Szt.-Lörincz in den Ausnahmetarif Nr. 31 für Glassand;
9. Aufnahme der Station Zabrze in den Ausnahme tarif Nr. 32 für Düngemittel und Gaswasser;
10. Aufnahme der Stationen Bischofswalde, Bolatitz, Bolkenhain, Buchwald-Ellguth, Deutsch-Krawarn, Gross-Rosen, Grossgraben-Festenberg, Hansdorf, Herhvigswalde, Ingramsdorf, Karzec, Kröben, Kuchelna, Lenka, Marklissa, Neukirch bei Breslau, Pleschen, Pürbischau, Tost, Voigtsdorf und Wirschkowitz der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen in den Ausnahmetarif Nr. 34 für Malztreber und Schlempe;
11. Neuen Ausnahmetarif Nr. 35a für die Beförderung von Rohblei in Blöcken etc.;
12. Aufnahme der Station Kunigundenweiche in den Ausnahmetarif Nr. 36 für Zink in Blöcken etc.;
13. Aenderung, bezw. Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 37 für Eisen und Stahl im Verkehre mit Budapest und Köbánya:
14. Aufnahme der Station Ózd in den Ausnahmetarif Nr. 46 für Eisenerz und Schlacke zum Hochofenbetriebe;
15. Aufnahme der Station Borsigwerk in den Ausnahmetarif Nr. 49 für Magnesit etc.;

16. Neuen Ausnahmetarif Nr. 51 für die Beförderung von Holzkohle;
17. Druckfehler-Berichtigungen, Ergänzung des Kilometerzeigers und Lieferfrist-Zuschläge.

Die durch diesen Nachtrag eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 1. Mai 1897 giltig.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Endverwaltungen um den Preis von 40 Pf. — 25 kr. per Stück erhältlich.

Budapest, 10. März 1897. [163]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1897 tritt ein neuer Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach in Kraft, und gelangt mit demselben Zeitpunkte der gleichnamige Tarif vom 1. April 1896 zur Aufhebung.

Der neue Tarif enthält theilweise Ermässigungen gegenüber den seitherigen Frachtsätzen.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen nach dem 15. März 1897 um den Preis von je 1 Krone erhältlich.

Teplitz, am 9. März 1897. [164]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saison-Fahrkarten II. und III. Classe für die Relation Wien (St. E. G.)-Mannersdorf.

Für die Relation Wien (St.E.G.)-Mannersdorf gelangen Saison-Fahrkarten in Heften à 40 Tourkarten unter Einhaltung der im Nachtrage VII zu dem ab 1. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck enthaltenen Bestimmungen zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

	Preis à 40 Tourkarten in Gulden	
	II. Classe	III. Classe
Wien (St.E.G.) - Mannersdorf . . .	25.05	12.60

Wien, am 10. März 1897. [165]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Unterbrechung der gesetzlichen Verjährungsfrist durch die erfolgte Rückzahlung eines bei der Rechnungsrevision festgestellten Parteiguthabens. Aus Anlass einer Seitens einer k. k. Staatsbahn-Direction gestellten Anfrage hat das Eisenbahnministerium für den Bereich der k. k. Oesterr. Staatsbahnen den Grundsatz aufgestellt, dass eine ohne Einschreiten der Partei aus eigener Initiative einer Bahnverwaltung erfolgte Rückzahlung eines bei der Rechnungsrevision festgestellten Parteiguthabens den Lauf der gesetzlichen Verjährungsfrist gegenüber einem nachträglich erhobenen Frachterstattungsanspruche nur dann zu alteriren vermöge, wenn der Rechtsgrund der geleisteten Rückzahlung identisch ist mit der Begründung des nachträglich erhobenen Anspruches, d. h. wenn aus der erfolgten Rückzahlung bereits die bahnseitige Anerkennung jener Gründe abzuleiten ist, auf welche sich der Reclamationsanspruch stützt. [16. Februar, E.-M.-Z. 293/III.]

Unzulässigkeit der Gewährung der Mühlenrefactie für Getreidesendungen, welche auf Handmühlen zur Vermahlung gelangt sind. Anlässlich eines erhobenen Anspruches wegen Gewährung der Mühlenrefactie für solche Getreide-, bezw. Heidekornsendungen, welche auf Handmühlen zur Vermahlung gelangt sind, hat das k. k. Eisenbahnministerium für den Bereich der k. k. Oesterr. Staatsbahnen entschieden, dass unter den in der diesbezüglichen Publication genannten „Mühlenetablissements" nur technisch eingerichtete und maschinell betriebene Industrieanlagen, nicht aber kleine, blos zur Erzeugung geringfügiger Mengen von Mahlproducten für den Haus- oder beschränkten Localbedarf geeignete, auf einfachen Handbetrieb angewiesene häusliche Vorrichtungen zu verstehen sind. [20. October 1896, E.-M.-Z. 3595/III.]

Kleinthier-Ausstellung in Asch 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport der Objecte dieser vom Kleinthierzuchtvereine in Asch für die Tage des 28. bis 31. März 1897 in Aussicht genommenen Ausstellung werden auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bis und ab Eger die im Tarif-Theile I, Abschnitt C, Ziffer VI und IX/g, für Ausstellungsgüter, bezw. Ausstellungsthiere vorgesehenen Tarifermässigungen unter den hiefür festgesetzten Bedingungen mit der weiteren Massgabe gewährt, dass die Rücksendung an die Aussteller spätestens den 28. April 1897 zu bewirken ist.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Erstellung von Nothstandstarifen im Zempléner und Neutraer Comitat.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der kgl. ungar. Handelsminister die in Folge der vorjährigen Missernte an Futterstoffen im Gálszécser Bezirk des Zempléner Comitates gewährte Begünstigung des Transportes von Heu, Stroh und Häcksel zu Regiesätzen nach den Stationen der Strecke Nagy-Mihály—Vidrány auf die Stationen Töke-Terebes-Gálszécs und Upor ausgedehnt hat. Ferner hat der Minister angeordnet, dass die gleiche Begünstigung auch auf Strohsendungen nach sämmtlichen Stationen des Neutraer Comitates angewendet werden soll. Diese Begünstigungen haben bis Ende April Giltigkeit.

— (Reexpeditionsbegünstigungen für die in den Szegediner Lagerhäusern eingelagerten Sendungen.) Vom 15. März angefangen wird für Getreide-, Hülsenfrüchten-, Oelsaaten-, Oelkuchen- und Mehlproductensendungen in vollen Wagenladungen, welche in den mit der Station Szeged in Schienenverbindung stehenden Szegediner Lagerhäusern der Landeslagerhaus-Actiengesellschaft per Eisenbahn angekommen und aus diesen per Eisenbahn weiterbefördert werden, unter Aufrechthaltung der vom 1. Februar 1889 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden," die Reexpeditionsbegünstigung, d. h. die Anwendung der zur Zeit der Weiterbeförderung von der ursprünglichen Aufgabs- nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze, unter nachstehenden Bedingungen und Modalitäten, und zwar vorläufig im Localverkehr der Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen, bewilligt. Die Reexpeditionsbegünstigung findet im Allgemeinen nur rücksichtlich solcher Relationen Anwendung, deren Verkehr sich laut der bestehenden Instradirungsvorschriften via Szeged bewegt. Die Reexpeditionsbegünstigung findet des Weiteren nur rücksichtlich solcher Sendungen Anwendung, welche an die Szegediner Lagerhäuser der Landeslagerhaus-Actiengesellschaft adressirt sind und von denselben innerhalb zwölf Monate, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu nennen, welche als Eigenthümerin, resp. Vermittlerin figurirt. Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Heller pro 100 kg berechnet. Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Sendungen ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Die Reexpeditionsbegünstigung findet in der Regel gleich bei der Weiterbeförderung der Sendung aus den Lagerhäusern im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des Seitens der Station Szeged beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkarten-Auszuges, welcher mit dem schriftlichen Ansuchen der Lagerhausverwaltung versehen sein muss, dass die Sendung mit Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde. Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Februar 1889 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden," massgebend.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kronen für 10.000 kg					
719	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Sämmtlichen Braunkohlenversandtstationen des Tarifes für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	Arnau	Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. April 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	89	80	9	Im Kartirungswege		
					Freiheit-Johannisbad				93	86	7			
					Hohenelbe				89	80	9			
					Pelsdorf				88	78	10			
					Pilnikau				90	82	8			
					Starkenbach				87	76	11			
					Trautenau				91	84	7			
					Trübenwasser				92	84	8			
									Kreuzer					
720	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Krzeszowice	Trzebinia	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen für Erweiterungsbauten in an der Station Trzebinia gelegenen Industrie-Etablissements bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende October 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	3·6	2·0	1·6	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Trzebinia als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
				Szczakowa					4·2	2·1	2·1			
				Zabierzow					6·2	3·4	2·8			
				Oswięcim					6·2	3·4	2·8			
				Myslowitz					6·6	3·8	2·8			
				Krakau					8·2	5·3	2·9			
				Podgorze-Bonarka					9·1	6·2	2·9			
721	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Prag (Oe.N.W.B., k.k.St.B. u. St.E.G.)	Kényermezö	In Gefässen von höchstens 50 kg pro Stück. Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	762 Heller		Im Kartirungswege		
722	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Zinkerze	Stankau, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oberhausen, Station des Eisenbahndirections-Bezirkes Essen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen. Zahlung der Fracht für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 20. März 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1897	Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	174 Pfennige		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer (1)	Die Publication erfolgt: von der (2)	und im Namen der (3)	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel (4)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von (5)	nach (5)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen (6)	und gilt in der Zeit (7)	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung (8)	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (9)	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg (10)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg (11)	Art der Durchführung (12)	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss (13)	Besondere Bemerkungen (14)
723	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**													
			Holz der Pos. H-19 des Tarif-Theiles I [mit Ausnahme von weichem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke)]	Worochta	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza transit (für Russland) lauten. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr	Bis Ende December 1897	Tarif für den österreichisch-ungarisch-russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	41 kr.		Im Kartirungswege	Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im **Rückvergütungswege** Anwendung. Die Liquidirung des **Frachtunterschiedes** erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. ausserdem auch des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza, und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens Ende März 1898 der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden	
			Holz der Pos. H-20, Punkt 7, der Güterclassification des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I	Worochta	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den österreichisch-ungarisch-russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	28 kr.		Im Kartirungswege		
			Holz des Specialtarifes 2	Worochta	Husiatyn transit (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Specialtarif 2	Specialtarif 3	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, auf welch' letzteren die erfolgte Ausfuhr nach Russland durch das k. k. Grenzzollamt in Husiatyn bestätigt sein muss. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden und hat zu lauten: Sendung ist angelangt von Station . . am . . unter Frachtkarte Nr. . . Brief-Nr. . . und hat bis zum Austritte nach Russland am . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
724	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Mineralwasser der Pos. M—24 der Güterclassification des allg. Tarif-Theiles I	Levico	Trient	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	28 Kreuzer 56 Heller	48 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		Für sperrige Güter erfolgt die Berechnung unter Erhöhung des wirklichen Gewichtes um 50 Percent
			Flaschen, leere, der Pos. G—20, Flaschenkapsel der Pos. F—23, Holzkisten, ordinäre, neue, der Pos. H—34 der Güterclassification des allg. Tarif-Theiles I; Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh unter B III g β 6, Stroh unter B III g β 8*), Holzkisten, ordinäre, neue, unter B III g α 7 des allg. Tarif-Theiles I; Korkstöpsel	Trient	Levico				Verschieden	48 Heller	Verschieden			*) Mit der ausdrücklichen Bestimmung zur Verpackung der Flaschen
725	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Raffinirtes Petroleum	Triest St. Andrea	Laibach	Aufgabe von S. Sabba nach südlich der Donau gelegenen Eisenbahnstationen mit directen Frachtbriefen in Wagenladungen à 10 t, bezw. Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Süd-Westösterr.-Ungarischer Seehafentarif, giltig vom 1. September 1892, Südösterr.-Ungar.-Bayer. Grenztarif, giltig vom 1. September 1895, Südösterr.-Ungar.-Schweizerischer Grenztarif, giltig vom 1. Jänner 1893 sammt Nachtrag I—III, Tirol-Küstenländischer Tarifnachtrag I vom September 1884 und Tarif für den Verkehr Triest etc. einerseits und Leoben, Villach, Klagenfurt etc. andererseits, giltig vom 1. September 1892 sammt Nachtrag I	Verschieden	Verschieden	45 Percent Nachlass von dem Antheile, welcher aus dem jeweiligen Gesammtfrachtsatze bis zur Bestimmungsstation der Sendung im Verhältnisse der Kilometer auf die Strecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Triest St. Andrea—Laibach (143 km) entfällt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Triest vorzulegen sind	Die Differenz wird nur für jene Sendungen liquidirt, welche nach den diesfalls bestehenden Vereinbarungen factisch via Herpelje—Divacca—Laibach auf die k. k. Oesterr. Staatsbahnlinien geleitet worden sind. Dem Versender steht ein Einfluss auf diese Instradirung nicht zu

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
726	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Pozsony-dynamitgyár (Pressburg-Dynamitfabrik), Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, und umgekehrt	Den im Theil II, Heft 3 und Heft 4 (giltig vom 1. April 1895), der Tarife für den Belgisch-, bezw. für den Niederländisch - Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband im Verkehre mit Pozsony (Presburg), Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, angeführten belgischen, bezw. niederländischen Stationen	Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der in den bezüglichen Tarifheften enthaltenen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarife, Theil II, Heft 3 und Heft 4, giltig vom 1. April 1895, für den Belgisch-, bezw. Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im Verkehre mit Pozsony (Pressburg) geltenden Frachtsätze		Im Kartirungswege		
727	**Oesterr. Nordwestbahn**		Mauer- und Dachziegel	Schattau	Wien Oe.N.W.B. Iglau Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	21·3 kr. 23·7 kr.	16·5 kr. 19·5 kr.	4·8 kr. 4·2 kr.	Im Kartirungswege		
728	**Oesterr. Nordwestbahn**		Mauer- und Dachziegel	Iglau Oe.N.W.B.	Wien Oe.N.W.B.	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	23 kr.	22 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
729	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Pflastersteine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Semil Böhm.-Skalitz	Josefstadt-Jaroměř Smiřitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	12·6 4	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für die Strassenbeschotterung, bezw. Pflasterung bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Jaroměř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
730	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Ziegel	Gross-Opatowitz	Krompach	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	164·4 Heller		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	118	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisen der Pos. E-6, Roheisen der Pos. E-8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag transit	Kohleben und umgekehrt	In der Relationsbezeichnung Mürzzuschlag trans.—Kohleben u. umgekehrt hat vom 16. März 1897 an hinsichtlich der in der vorstehenden Rubrik 6 bezeichneten Artikel das Wort: „transit" zu entfallen	
32	Nr. 23 vom 25. Februar 1897	Fortl. Nr. 624	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Thonerde etc.	Michelob (oder umgekehrt)	Schramberg	Der Frachtsatz von 1·58 Mark ist in der 11. Rubrik (Nachlass vom bestehenden Frachtsatze) zu streichen, dagegen in die 10. Rubrik (Zugestandener Frachtsatz) einzustellen	

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der **Concessionäre der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad** herzustellenden Theilstrecke **Ritzerbachmündung—Petschau** ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues,** dann aller **Ober- und Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungs- und Weichensicherungs-Anlagen, sowie die Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Ritzerbachmündung—Petschau	5 a	31·240 u. 35·335	4·045	164.897	35.906	1.499	145.000	347.302

Die Vollendungstermine sind derart festgesetzt, dass ab 1. Juni 1898 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 1. August 1898 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungs- und Weichensicherungs-Anlagen, Entleerungsgruben, Drehscheiben, Wasserkrahne und Brückenwaagen ungehindert erfolgen kann, dass ferner am 15. September 1898 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und endlich am 30. October 1898 die Betriebseröffnung vorgenommen werden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Bezirk, Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Karlsbad einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **7. April 1897, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss auf sämmtliche Herstellungen des Loses lauten, und hat der Offertleger bis zum 10. Mai 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt ö. W. fl. 17.400·— und wird im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurde, oder betreff welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im März 1897.

K. k. Eisenbahnministerium.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

Im Laufe des Jahres wird in der Station **Karlstein** ein neues einstöckiges **Aufnahmsgebäude** mit zwei ebenerdigen Anbauten und einer Veranda und die **Umgestaltung des bestehenden Stationsgebäudes zu einem Wohnhause** zur Ausführung gelangen.

Die zu vergebenden Arbeiten umfassen die vollständige Herstellung beider Objecte, welche zur Zeit der Uebergabe, d. i. am 1. August, bezw. am 30. September l. J., vollkommen benützungsfähig sein müssen.

Die Bauvergebung erfolgt gegen Pauschalbeträge, wobei bemerkt wird, dass die Arbeiten unter der in den Plänen ersichtlichen Normallinie, sowie sonstige Arbeiten auf Nachmass auf Grund der eine Beilage des Offertes bildenden Preisliste für Einheitspreise vergütet werden.

Nähere Bestimmungen rücksichtlich der Bauvollendung und der Einbringung der Offerte, die Formularien für die letzteren, der summarische Kostenvoranschlag und die Preisliste für Arbeiten auf Nachmass, ferner alle erforderlichen Pläne, die Baubeschreibung, allgemeine und besondere Baubedingnisse erliegen im Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II, wo dieselben während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8 bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr Mittags, eingesehen werden können, und wo auch jede gewünschte Auskunft ertheilt wird, sowie die vorerwähnten Formularien für Offerte, der Kostenvoranschlag, die Preisliste und die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte jedem Offerenten ausgefolgt werden.

Die Offerte, welche mit einem Erlagscheine über das auf fl. 1200·— bemessene Vadium belegt sein müssen, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Station Karlstein" versehen bis **18. März l. J., um 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. Bis 26. März l. J. bleiben die Offerenten mit ihrem Offerte im Worte. Im Erstehungsfalle hat das erlegte Vadium die Caution zu bilden.

Ausdrücklich wird bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der tadellosen Ausführung des zu übernehmenden Baues nachweisen können. Auch wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile des Offertes bezeichneten Beilagen fehlen, oder in welchen eine theilweise oder gänzliche Aenderung der Grundlagen angestrebt werden sollte, sowie jene, deren Einreichung ohne Erlag des Vadiums erfolgt, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag, am 8. März 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Liste von Spediteuren.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.

Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.

Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN C, Hausvogteiplatz 2. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.

LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.

VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.

FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz. Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.

Spediteure.

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest. Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.

Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.

Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen von und nach Eger, Pilsen, Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.

Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.

Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferns in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.

Spedition und Commission.

Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.

Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.

Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.

SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.

Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.

Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rüdiger & Co.

Commission, Spedition, Incasso und Getreidegeschäft

Leipzig und **Podwoloczyska**

Filialen: Woloczysk, Brody und Radziwillow.

Specialverkehr mit Russland.

Feste Uebernahmen von und nach allen in- und ausländischen Plätzen.

Correcteste Zollabfertigung zu coulantesten Bedingungen.

Eigene Lagerräume.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft

Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**

Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.

Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.

Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch, Triest und Romanshorn.

Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.

Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. **Wien, 16. März 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Blowitz über Lettin, Skaschow nach Přestitz und von da über Merklin nach Stankau mit einer Abzweigung von Skaschow über Zinkau nach Nepomuk.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Obmanne des Bezirksausschusses Přestitz Carl Grafen Schönborn im Vereine mit Josef Štolba, Bezirksobmann in Nepomuk, und Josef Hodek, Bezirksobmann in Blowitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Blowitz über Lettin, Skaschow nach Přestitz und von da über Merklin nach Stankau mit einer Abzweigung von Skaschow über Zinkau nach Nepomuk im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. Februar 1897. Z. 15.471 ex 1896.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Toblach nach Cortina d'Ampezzo.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten und beeideten Bauingenieur und Geometer Emanuel Rindl in Wien die demselben im Vereine mit der Firma v. Winkler & Reich mit dem Erlasse vom 26. Juli 1896, Z. 6143/I (Verordnungs-Blatt Nr. 91 vom 13. August 1896) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Toblach nach Cortina d'Ampezzo auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilt.

Wien, am 7. Februar 1897. Z. 1490/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Gratzen nach Deutsch-Beneschau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Bürgermeister und Bezirksobmann-Stellvertreter Ottokar Stadler in Gratzen im Vereine mit Franz Pascher, Bürgermeister in Deutsch-Beneschau, und Johann König, Bürgermeister in Strobnitz, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 12. Jänner 1896, Zahl 58.431 ex 1895 (Verordnungs-Blatt Nr. 12 vom 1. Februar 1896), ertheilte und mit dem Erlasse vom 3. September 1896, Z. 9054/I (Verordnungs-Blatt Nr. 113 vom 3. October 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Gratzen der Staatsbahnstrecke Gmünd—Eger nach Deutsch-Beneschau auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 9. Februar 1897. Z. 1776/I.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 17. Jänner 1897, Z. 19.871/B ex 1896, an sämmtliche Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen, einschliesslich der selbstständigen Localbahnen, der mit elektrischer Kraft betriebenen Bahnen, der Zahnrad- und Drahtseilbahnen, dann der Dampftramways.

Die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen findet in theilweiser Abänderung ihres Erlasses vom 28. Juni 1871, Z. 4046, Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 53, betreffend die Vorlage von Circularien, zu bestimmen, dass in Hinkunft nur solche Circularien, und zwar in je drei Exemplaren, zu dem im vorerwähnten Erlasse festgesetzten Termine vorzulegen sein werden, welche den executiven Verkehrs-, Telegraphen-, Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, dann den Zugförderungs-, bezw. Werkstättendienst, sowie Personalangelegenheiten und Wohlfahrtseinrichtungen (Krankencassen u. dgl.), oder Massnahmen über veterinärpolizeiliche und Sanitätsangelegenheiten zum Gegenstande haben, oder welche den Transport explodirbarer Güter behandeln.

Weiters ergeht die Einladung, zum Zwecke der Erneuerung der h. o. Sammlung von Dienstbehelfen, von den sämmtlichen, rücksichtlich der vorbezeichneten Dienstzweige dermalen in Kraft stehenden Instructionen und Dienstvorschriften je fünf vollkommen richtiggestellte Exemplare, sowie vom Zeitpunkte der nächsterscheinenden Auflage der dortseitigen Fahrordnung in Buchform nebst Anhängen, Ergänzungsheften, Beilageheften je sieben Exemplare, und der Fahrordnung in graphischer und in Placatform je fünf Exemplare anher zu übermitteln, wozu bemerkt wird, dass über allfälligen Wunsch die hieramts befindlichen gleichartigen Instructionen und Fahrordnungsbehelfe, insoweit dieselben vorhanden sind, eventuell rückübernommen werden können.

Wien, am 17. Jänner 1897. **Lilienau** m. p.

Centralcommission für die Rheinschiffahrt.

Jahresbericht 1895.

Dem Berichte, welchen die aus den Vertretern der sechs Rheinuferstaaten Elsass-Lothringen, Baden, Bayern, Hessen, Preussen und den Niederlanden bestehende internationale Commission über das Jahr 1895 erstattet hat, ist zunächst zu entnehmen, dass die Wasserstandsbewegung des Rheines im Gegenstandsjahre der Schiffahrt nicht günstig war. Nach einem zu Anfang des Jahres äusserst niedrigen Wasserstande traten von Mitte Jänner an erhebliche Störungen durch Eisbildung ein, und musste im Februar wegen Eisstandes, welcher sich von der niederländischen Rheinstrecke bis Orsoy und von der Loreley aufwärts mit kurzen Unterbrechungen bis Mannheim erstreckte, die völlige Einstellung der Schiffahrt erfolgen. Die Wiederaufnahme des Betriebes konnte erst gegen Mitte März erfolgen. Hierauf folgten, durch starke Niederschläge veranlasst, durchwegs hohe Wasserstände, bei denen am 30., bezw. 31. März die höchsten Jahreswasserstände in Mainz (+ 4·48 m) und Köln (+ 7·62 m) erreicht wurden. Von da ab ging der Wasserstand, abgesehen von einer kurzen Anschwellung in der ersten Hälfte August, ständig bis zu einem beträchtlich unter dem normalen Niedrigwasserstand gelegenen Beharrungszustand zurück. Die niedrigsten Jahreswasserstände wurden in Mainz am 2. October mit 0·07 m, in Köln vom 4. October mit 0·61 m beobachtet. Niederwasserstände von solcher Dauer sind seit 1857/58 nicht mehr beobachtet worden. Dessenungeachtet war dank der erheblich fortgeschrittenen Stromcorrection die in früheren Jahren bei solchen Verhältnissen gebotene längere Einstellung der Dampfschiffahrt im Berichtsjahre nur an 11 Tagen erforderlich. Die mittleren Jahreswasserstände blieben in Strassburg im Jänner 40 cm, im Februar 82 cm, im September 62 cm, im October 79 cm und im November 38 cm unter dem 30jährigen Mittel der niedrigsten Monatswässer in der Periode 1861—90. In Mainz betrug der mittlere Jahreswasserstand + 1·41 m, somit 0·22 m mehr als im Vorjahre, in Köln 2·47 m, also — 40 cm unter dem gewöhnlichen Mittelwasserstande. Wegen Hochwasser erfolgte eine Einstellung der Dampfschiffahrt nur auf der niederländischen Rheinstrecke, und zwar bei Nymwegen an 2, bei Tiel an 4, bei Zalt-Bommel an 3 Tagen zu Anfang April. Unterbrechungen der nicht unter Dampf gehenden Schiffahrt traten nicht ein. Dagegen traten Behinderungen wegen Ueberfluthung der Leinpfade und Uferbauten auf der bayerischen und badischen Rheinstrecke an 6, bezw. 3 Tagen und aus dem gleichen Grunde Erschwerungen auf der preussischen Strecke an 20 Tagen ein. Auch eine Einstellung der Flossfahrt wegen Ueberschreitung der Polizeimarke fand in mehreren Strecken zu wiederholten Malen statt. Am Oberrhein war die Grossschiffahrt durch Niederwasser, Nebel und Eisgang beeinträchtigt oberhalb Mannheim in den Monaten Jänner, März, September, November und December an zusammen 37 Tagen, unterhalb Mannheim in den Monaten Jänner, September, October und November an zusammen 58 Tagen. Gänzlich eingestellt war die Schiffahrt am Oberrhein oberhalb Mannheim in den Monaten Jänner bis März und September bis November an zusammen 94 Tagen, unterhalb Mannheim in den Monaten Jänner bis März, November und December an 63 Tagen.

Der Zustand des Fahrwassers wies oberhalb Kehl - Strassburg keinerlei wesentliche Veränderungen auf. In der Strecke Strassburg—Lauterburg gestalteten sich die Fahrwasserverhältnisse von Mitte März bis Anfang September durchwegs günstig, dann erfolgte ein bedeutender Rückgang. Auch in der badisch-bayerischen Stromstrecke fanden keine wesentlichen Veränderungen statt. In der hessischen Stromstrecke herrschten ebenfalls günstige Verhältnisse; in der hessisch-preussischen Strecke kamen trotz der bedeutenden Zufuhr von Sand und Sinkstoffen keine wesentlichen Schiffahrtsstörungen vor, ein Erfolg der Regulirungsbauten; auch in der preussischen Stromstrecke machten sich Ablagerungen von Sand und Geschiebe weniger bemerkbar, doch wurde zur Verbesserung und Erweiterung des Fahrwassers vielfach gebaggert. In den niederländischen Stromstrecken war der Zustand des Fahrwassers zumeist ebenfalls ein günstiger.

Für Strombauten wurden im Berichtsjahre, bezw. im Rechnungsjahre 1895/96 verausgabt: in Elsass-

Lothringen 1,039.001 Mk., in Baden 2,456.866 Mk. 42 Pfg., in Bayern 942.742 Mk., in Hessen 628.288 Mk. 79 Pfg., in Preussen 2,975.467 Mk. 19 Pfg., in den Niederlanden 1,744.916 Mk. 50 Pfg., zusammen 9,787.281 Mark 90 Pfg. Im Einzelnen entfallen in Elsass-Lothringen auf Unterhaltungsbauten 432.268 Mk. auf neue Uferbauten, Corrections- und Regulirungswerke 97.341 Mk., auf die Verbakung der Schiffahrtsstrasse 1823 Mk., auf die Erhaltung von Hafenbauten 12.140 Mk., auf neue Hafenbauten in Strassburg und den Zufahrtscanälen dahin 495.429 Mk.; in Baden: auf Unterhaltungsbauten 221.518 Mk. 78 Pfg., auf neue Strombauten 387.772 Mk. 35 Pfg., auf statistische und hydrographische Arbeiten 865 Mk. 23 Pfg., auf die Verbakung der Schiffahrtsstrasse 68 Mk. 21 Pfg., auf die Unterhaltung der Hafenbauten 28.045 Mk. 40 Pfg., auf neue Hafenbauten (sämmtlich in Mannheim) 1,818.596 Mk. 45 Pfg.; in Bayern: auf Unterhaltungsbauten im Strome 69.083 Mk., auf neue Strombauten 67.746 Mk., auf die Erhaltung der Hafenbauten 8465 Mk., auf neue Hafenbauten (die Anlage oberhalb Ludwigshafen) 795.448 Mark; in Hessen: auf Unterhaltungsbauten im Strome 138.058 Mk. 94 Pfg., auf neue Strombauten 206.185 Mk. 75 Pfg., auf die Verbakung der Schiffahrtsstrasse 3395 Mk. 63 Pfg., auf die Erhaltung der Hafenbauten 54.368 Mk. 99 Pfg., auf neue Hafenbauten 226.279 Mk. 48 Pfg. (darunter für den Hafen in Worms 85.928 Mk. 42 Pfg., für jenen in Mainz 68.942 Mk. 63 Pfg.); in Preussen: auf Unterhaltungsbauten 760.922 Mk. 77 Pfg., auf neue Uferbauten, Corrections- und Regulirungswerke, Felsensprengungen 1,344.923 Mk. 94 Pfg. (darunter für Felsensprengungen 647.098 Mk. 21 Pfg., für die Correction an der Lippemündung einschliesslich Brücke 185.576 Mk. 32 Pfg.), für die Verbakung der Schiffahrtsstrasse 14.729 Mark 6 Pfg., für neue Hafenbauten 623.427 Mk. 49 Pfg. (darunter für den Hafen bei Oberwesel 84.168 Mk. 21 Pfg., für jenen bei Mühlheim 227.906 Mk. 7 Pfg., für jenen in Ruhrort 204.470 Mk. 52 Pfg. und für jenen in Wesel 106.420 Mk. 9 Pfg.); in den Niederlanden: für Unterhaltungsarbeiten in den Gewässern 415.395 fl. 62·5 Cts., für neue Strombauten 588.302 fl. 1 Cts., für die Verbakung der Schiffahrtsstrasse 28.927 fl. 49 Cts.

Die Brücken betreffend, wurden die letzten Reste der Gerüstungen an der neuen Brücke bei Röschworg beseitigt, der Bau der festen Strassenbrücke zwischen Kehl und Strassburg in Angriff genommen, für die Entwürfe der festen Strassenbrücke und der Eisenbahnbrücke bei Worms ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben, für die feste Strassenbrücke bei Bonn die Vorbereitungen für die Bauausführung getroffen. Projectirt ist ferners eine feste Rheinbrücke bei Düsseldorf. In Preussen ist die Verwaltung der staatlichen Schiffbrücken zu Koblenz, Düsseldorf und Wesel am 1. April 1895 auf die Rheinstrombau-Verwaltung übergegangen. Sehr bedeutende Arbeiten wurden ferners ausgeführt in Köln, wo 3,000.000 Mk. auf die Weiterführung der städtischen Werft- und Hafenanlagen verwendet worden sind, im städtischen Hafen zu Düsseldorf, für dessen Ausbau 1,237.400 Mk. verausgabt wurden, und im Duisburger Hafen. In letzterem wurden für Bagger- und Erhaltungsarbeiten 96.030 Mk. zur Verwendung gebracht, während für die Herstellung des Parallelhafens bis Ende 1895 insgesammt 1,294.593 Mk. ausgegeben worden sind.

Lootsen- und Wahrschauwesen. In Elsass-Lothringen wurden im Berichtsjahre keine neuen Steuermannspatente ertheilt, in Baden zwei Steuermannspatente auf die Strecke Mannheim—Plittersdorf ausgedehnt, während ein Patent durch Tod des Inhabers seine Giltigkeit verlor; in Bayern wurde ein Patent für Dampf- und Segelschiffer ertheilt, ein Segelschifferpatent auf die Dampfschiffahrt ausgedehnt; in Hessen wurden 8 Schiffssteuermannspatente ertheilt, in Preussen 11 Lootsenconcessionen, wogegen 2 in Abfall kamen. Bei den Wahrschaustationen trat keine Aenderung ein. In Niederland wurde ein neues Bakenreglement eingeführt.

Der Besuch der Schifferschulen war in Baden, wo solche Anstalten in Mannheim, Eberbach und Hassmersheim bestehen, etwas schwächer als im Vorjahre. Die Schifferschule in Neckarsteinach in Hessen wurde von 6 Schülern besucht, jene zu Ruhrort in Preussen von 30 Schülern.

Die Tauerei wurde von der Central-Actiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort auf der Stromstrecke Oberkassel bei Bonn bis Bingen mit 8 Tauern von zusammen 1360 indicirten Pferdekräften betrieben.

Vorkehrungen zur Beseitigung von Eis. Eine künstliche Beseitigung des Eises erwies sich weder auf dem Oberrhein noch in der Mittelstrecke Mannheim — Loreley als nothwendig. Auch auf der Strecke unterhalb St. Goar war bei dem sehr allmäligen, durchwegs gefahrlosen Eisabtrieb keine Veranlassung zu Eisbeseitigungsarbeiten. In Holland wurde der Abgang des Eises auf der Merwede und der unteren Waal durch 5 Eisbrecherschiffe befördert, auf dem Niederrhein und Leck erwies sich dies nicht als nothwendig.

Rheinschifferpatente wurden ausgestellt in Elsass-Lothringen 32 (— 10), darunter eines für Dampfschiffführer; in Bayern 12 (— 2), darunter 2 für Dampfschiffführer; in Hessen 37 (+ 5), darunter 9 für Dampfschiffführer; in Preussen 188 (+ 7), darunter 80 für Dampfschiffführer; in Holland 227 (— 38), darunter 32 für Dampfschiffführer, zusammen 496 (— 45) Patente, darunter 124 für Dampfschiffführer. In den Niederlanden wurden 32 (+ 13) belgische Schiffer durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Art. 18 revidirte Rheinschiffahrtsacte zur Führung von Schiffen auf dem Rhein zugelassen, und zwar: 2 bis Strassburg, 14 bis Mannheim, 2 bis Koblenz, 1 bis Bonn, 12 bis Köln, 1 bis Duisburg.

Schiffsaichungen fanden 377 (— 46) statt; die Tragfähigkeit der vermessenen Schiffe betrug 2,663.272 (— 795.128) Ctr. Im Einzelnen wurden vermessen: in Mannheim 12 Schiffe mit 96.426 Ctr., in Mainz 3 Schiffe mit 39.223 Ctr., in Koblenz 7 Schiffe mit 15.328 Ctr., in Köln 10 Schiffe mit 45.938 Ctr., in Duisburg 13 Schiffe mit 144.939 Ctr., in Ruhrort 123 Schiffe mit 541.041 Ctr., in Dortrecht 64 Schiffe mit 335.002 Ctr., in Rotterdam 121 Schiffe mit 1,425.386 Ctr., in Amsterdam 4 Schiffe mit 19.989 Ctr.

Schiffsuntersuchungen fanden statt, und zwar: von Segelschiffen 399 (— 56) mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,105.023 (— 1,186.001) Ctr., davon in Speyer 3 Schiffe mit 2000 Ctr., in Mannheim 29 Schiffe mit 241.538 Ctr., in Mainz 8 Schiffe mit 53.029 Ctr., Frankfurt a. M. 13 Schiffe mit 231.352 Ctr., Niederlahnstein 4 Schiffe mit 5377 Ctr., Koblenz 16 Schiffe mit 65.561 Ctr., Köln 14 Schiffe mit 59.036 Centner, Duisburg 9 Schiffe mit 86.757 Ctr., Ruhrort 129 Schiffe mit 712.920 Ctr., Dortrecht 52 Schiffe mit 324.301 Ctr., Rotterdam 120 Schiffe mit 1,319.141 Ctr.

und Amsterdam 2 Schiffe mit 4011 Ctr.; von Dampfschiffen 49 (— 25), darunter in Mannheim 9, in Mainz 4, Biebrich 1 (Motorboot), Dortrecht 14, Rotterdam 20, Amsterdam 1. Von den vorgenommenen Untersuchungen waren bei den Segelschiffen 287 erste und 112 Nachuntersuchungen, bei den Dampfern 15 Nachuntersuchungen.

Flossuntersuchungen fanden 472 (— 33) statt, darunter in Mannheim 172, in Mainz 205, in Schierstein 90, in Wesel 5. Das Gewicht der sämmtlichen Flösse betrug 5,810.507 (+ 55.412) Ctr.

Die Thätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte gibt folgendes Bild: A. Deutschland. Civilsachen: anhängig 52 (+ 14) überjährige und 34 (— 23) neue, durch Endurtheil erledigt 29 (— 27), durch Vergleich erledigt 2 (+ 1), durch Verzicht erledigt 10 (+ 6), Berufungen eingelegt bei dem Oberlandesgerichte 10, bei der Centralcommission für die Rheinschiffahrt 4 (— 5); Strafsachen: anhängig 27 (— 14) überjährige, 118 (— 5) neue, durch Urtheil erster Instanz erledigt 86 (— 2), in anderer Weise erledigt 34 (— 11), Berufungen eingelegt 7 (+ 2); Anzahl der verurtheilten Personen 103 (— 11), der freigesprochenen 30 (+ 7). B. Niederlande. Civilsachen: anhängig aus dem Vorjahre 2 (+ 2), anhängig neue 0 (— 2), durch Endurtheil erledigt 2 (+ 2); Strafsachen: neu anhängige 19 (+ 2), in erster Instanz erledigte 18 (+ 2), verurtheilte Personen 18 (+ 2), freigesprochen 1.

Schiffahrtspolizeivorschriften. An solchen wurden erlassen: in Elsass-Lothringen: die Verordnung des kaiserl. Bezirkspräsidenten für Ober- und Unter-Elsass vom 4. und 10. Jänner 1895, die Abänderung und Ergänzung des Art. XVII der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein betreffend; Verordnung der beiden Bezirkspräsidenten vom 26. November und 10. December, betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des Art. XXXII a der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein; in Baden: Verordnung des Ministeriums des Innern vom 15. November 1895, betreffend die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein, G.- u. V.-Bl. S. 482; landesherrliche Verordnung vom 19. December 1895, betreffend die Ausführung des Binnenschiffahrtsgesetzes, G.- u. V.-Bl. S. 485; Verordnung des grossherzogl. Ministeriums der Justiz, des Cultus und Unterrichtes vom 23. December 1895, die Führung der Schiffsregister betreffend, G.- u. V.-Bl. S. 487; in Hessen: Bekanntmachung des grosshzgl. Staatsministeriums vom 1. April 1895, betreffend die Bezeichnung der Holzliegeplätze und der Fahrbahnen auf dem Main unterhalb des Kostheimer Nadelwehres, R.-G.-Bl. Nr. 8; Bekanntmachung desselben Ministeriums vom 20. November 1895, betreffend die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein, R.-Bl. Nr. 38; Verordnung vom 23. December 1895, R.-Bl. Nr. 40, zur Ausführung des Binnenschiffahrtsgesetzes; in Preussen: Polizeiverordnung des kgl. Regierungspräsidenten zu Koblenz vom 27. September 1894, betreffend das Mitführen und Auslegen von Fischereigeräthschaften auf Schiffen; Polizeiverordnung des kgl. Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. Jänner 1895 und des kgl. Regierungspräsidenten zu Wiesbaden vom 25. Jänner 1895, betreffend die Abänderung des Art. XVII der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung; 3. Polizeiverordnung des kgl. Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 8. März 1895, betreffend das unbefugte Aufziehen und Führen von Flaggen; Bekanntmachung desselben Oberpräsidenten vom 26. Mai 1895, betreffend Fahrbeschränkungen zwischen Assmannshausen und Trechtingshausen während der Dauer der Spreng- und Räumungsarbeiten dortselbst; Bekanntmachung desselben Oberpräsidenten vom 22. Juli 1895, betreffend die Wiederaufhebung dieser Fahrbeschränkungen; Bekanntmachung desselben Oberpräsidenten vom 21. August 1895, betreffend Fahrbeschränkungen für das Bingerloch während der Spreng- und Räumungsarbeiten daselbst, ferner vom 24. August 1895, betreffend die Einsenkung der Rheinschiffe von 300 Ctr. und mehr Tragfähigkeit, vom 3. September 1895, betreffend Wassermengen - Messungen im Rhein während der Monate September und October, und vom 11. September 1895, betreffend die Aufhebung der Fahrbeschränkungen für das Bingerloch; in den Niederlanden: kgl. Beschluss vom 5. Jänner 1895 zur Bestätigung einer Abänderung des Art. XVII der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung; Gesetz vom 20. April 1895 zur Regulirung des Bakenwesens auf öffentlichen Gewässern; kgl. Beschluss vom 9. August 1895 zur Einführung eines Reglements für den Bakendienst; Verordnung des Ministeriums für Waterstaat, Handel und Gewerbe vom 23. August 1895 zur Feststellung der Grenzen der Bakenquartiere und der Standorte der Bakenmeister; Verordnung desselben Ministeriums vom 23. August 1895 zur Feststellung einer Instruction für die Bakenmeister.

Behufs geeigneter Controle über die Beobachtung der Vorschriften betreffend die Führung von Dienstbüchern auf den Rheinschiffen haben gemäss Protokoll Nr. XI der ordentlichen Sitzung der Centralcommission für die Rheinschiffahrt vom 17. August 1892 in 28 deutschen Rheinhäfen insgesammt 6410 Schiffsrevisionen, darunter 3618 von deutschen Fahrzeugen, stattgefunden. Auf diesen Schiffen befanden sich 7726 zur Führung von Dienstbüchern verpflichtete Personen, von denen nur 19 ohne Dienstbuch gefunden und der Bestrafung durch das zuständige Rheinschiffahrtsgericht zugeführt wurden.

Centralcommission. Die Sitzungen derselben fanden in der Zeit vom 24. Mai bis 12. Juni, sowie vom 10. bis 18. September 1895 statt. In der Frühjahrssitzung gelangten auf Grund des Art. 37 revidirte Rheinschiffahrtsacte fünf, in der Herbstsitzung drei Rechtssachen zur Verhandlung und Entscheidung. Vom 10. bis 12. Juni war die Centralcommission behufs Begutachtung des Entwurfes einer festen Strassenbrücke zwischen Bonn und Beuel unter Zuziehung von technischen Commissarien der Rheinuferstaaten in erstgedachter Stadt zusammengetreten. Die bezüglichen Beschlüsse der Commission sind inzwischen von den Regierungen der Rheinuferstaaten genehmigt worden. Vor Beginn der Frühjahrssitzung schied in Folge Ernennung zum vortragenden Rathe im Bureau des kaiserl. Statthalters für Elsass-Lothringen der bisherige Vertreter dieses Staates, Munzinger, aus der Commission aus und wurde durch den kaiserl. Regierungsrath Traut ersetzt. Ebenso trat an Stelle des über sein Ansuchen enthobenen niederländischen Delegirten, kgl. Staatsrath Asser, der Inspecteur van der Waterstaat W. Leemans, an Stelle des aus dem Staatsdienste geschiedenen kgl. preussischen Bevollmächtigten, Geheimen Oberregierungsrath Gamp, der Geheime Oberregierungsrath im preussischen Handelsministerium van der Hagen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Geleisereconstruction und Herstellung einer Brückenwaage sammt Waaghäuschen bei dem Förderschachte Doblhoff II: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Geleisereconstruction, sowie die Herstellung einer Brückenwaage und eines Waaghauses bei dem Förderschachte Doblhoff II der Brünner Kohlenbergbau-Gesellschaft nächst der Station Mariaschein der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2617/IV.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Steieregger Industriebahn: Bauconsensertheilung für eine Kohlensortir- und Verladeanlage beim Marienschachte und Erweiterung und Umgestaltung der Geleiseanlagen daselbst.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung vorgelegte Project, betreffend den durch die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft beabsichtigten Bau einer Kohlensortir- und Verladeanlage beim Marienschachte in Steieregg (Steieregger Industriebahn), insoweit selbe auf Bahngrund zu liegen kommt, sowie die zur anstandslosen Manipulation beim genannten Schachte nothwendige Erweiterung, bezw. Umgestaltung der Geleiseanlagen ertheilt. [E.-M.-Z. 1530/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 15. Februar Z. 420, dem Budapester Einwohner Kasimir Wollmann
   a) für eine von der Endstation Bártfa (Bartfeld) der Flügelbahn Eperjes-Bártfa der Linie Abos—Eperjes—Orló der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Zboró bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Konieczna führende,
   b) für eine von der zukünftigen Station Zboró der Linie a) aus diese über Szvidnik, Sztropkó, Havaj, Sztropkó-Polena und Krasznibród in der Station Mezö-Laborcz mit der Linie Sátorálja-Ujhely — Mezö-Laborcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende
   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 16. Februar, Z. 6351, dem Grossgrundbesitzer Baron Hermann Popper de Podraghyi für eine von der Station Csácza der Linie Csácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, bis Thuroczfalva und von dort aus bis zur österreichisch-ungarischen Landesgrenze, und zwar einerseits bis zum Lemesnagebirge, andererseits bis zum Komecznagebirge führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 16. Februar, Z. 7725, dem Einwohner von Ujvidék (Neusatz) Grafen Hermann Leiningen für eine von der Station Nagy-Becskerek der Localbahn Nagy-Becskerek—Nagy-Kikinda, ferner von den Linien Nagy-Becskerek—Zsombolya (Hatzfeld) und Nagy-Becskerek—Pancsova der Torontáler Comitatsbahnen abzweigende und diese über Tót-Aradácz und Szerb-Aradácz nach Ueberbrückung der Theiss an einem geeigneten Punkte mit der gleichfalls vom Grafen Leiningen projectirten Localbahn Ó-Becse—Titel—Zsablja—Ujvidék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 151 ex 1895, Vorconcession Post 1) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirter Bau einer Hochbahn in Budapest. (Concessionswerbung und Motivenbericht.) Der Generaldirector der Budapester Strasseneisenbahnen Heinrich von Jellinek hat namens der Gesellschaft dem kgl. ungar. Handelsminister ein Gesuch zum Bau einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden Hochbahn im Bereiche der Stadt Budapest vorgelegt. Das Project zerfällt der Form nach in drei Theile: eine Ringlinie, eine Radiallinie und vorläufig eine Zweiglinie, wodurch die Hauptbahnhöfe sowohl als auch die Linien der in Budapest exploitirten Local- und Strassenbahnen an zahlreichen Punkten unter einander und somit auch mit den Linien des Fernverkehres verbunden werden sollen. Der Motivenbericht hebt hervor, dass mit Rücksicht auf die bauliche Anlage der Stadt dieser Zweck nur durch eine Untergrund- oder Hochbahn erreicht werden kann. Die erstere betreffend, wird mit Hinweis auf die bei Herstellung der Franz Josef-Untergrundbahn gesammelten Erfahrungen hervorgehoben, dass die Baukosten eines unterirdisch so weit ausgedehnten Bahnnetzes sich übermässig hoch stellen würden, da nicht nur die Herstellung des eigentlichen Bahnobjectes, sondern auch die Verlegung der in den Strassenkörper gebetteten Canäle, Rohre, Kabel etc. in Betracht zu ziehen ist, schliesslich, dass — wenn eben die möglichst kurzen Linien verfolgt werden sollen — nicht ausschliesslich das Untergrundsystem der Andrassy-Strassenbahn zur Geltung gebracht werden könnte, sondern zum grossen Theil selbst die Häuserblocks unterfahrende Tunnels angelegt werden müssten, diesfalls aber die Sicherung der Untergrundstrecken gegen Grundwässer allein schon mit riesigen Kosten verbunden wäre. Der gedachte Zweck kann somit nur durch Anlage einer Hochbahn mit elektrischem Betriebe erzielt werden, auf welcher, dank ihrer absoluten Isolirung vom Strassenverkehr, die Anwendung gröstmöglicher Fahrgeschwindigkeit (50 km per Stunde) keinem Anstande unterliegt. Dem technischen Projecte zufolge soll das durchaus doppelgeleisige Gitterwerk der Bahn auf zierlich geformten Eisenträgern ruhen, und wird dieses mit einer alles Geräusch absorbirenden Einrichtung versehen sein. An den Haltestellen sollen in gefällig leichtem Stile gehaltene Stationspavillons angelegt werden, mit welchen der Verkehr von der Strasse aus theils über Stiegen, theils mit elektrisch bewegten Fahrstühlen (Lifts) vermittelt wird. Nachdem die Herstellung der Constructionsbestandtheile lediglich Fabriksarbeit ist und nur die Montirung derselben auf der Strasse erfolgt, beschränkt sich die Arbeit im Strassenkörper lediglich auf die den regelmässigen Verkehr nur vorübergehend und auch dann kaum behindernde Fundirung und Aufstellung der Träger. Die Vollendung dieses vorläufig mit circa 30 km bemessenen Bahnnetzes kann daher nach erfolgter Fertigstellung der Eisenconstruction binnen kurzer Zeit erfolgen.

Kolozsvárer (Klausenburger) Strassenbahn. (Projectirte Einführung des elektrischen Betriebes.) Die Communalverwaltung der Stadt Kolozsvár hat über Antrag der Direction der dortigen Strassenbahn-Gesellschaft den Beschluss gefasst, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, die Einführung des elektrischen Betriebes auf den gesellschaftlichen Linien zu gestatten und zu fördern. Bei Anlage der Centralstromerzeugungsstation soll darauf Rücksicht genommen werden, dass die Stärke des elektrischen Stromes nicht blos dem Bedarfe des Bahnbetriebes entsprechend bemessen werde, sondern auch für Strassen- und Häuserbeleuchtung und industrielle Zwecke genüge. Die Unternehmung gedenkt bei Anlage des Etablissements schon a priori auf die Möglichkeit einer ferneren Erweiterung derselben Rücksicht zu nehmen, um seinerzeit auch die von ihr projectirte Fortsetzungslinie des städtischen Betriebsnetzes in das Extravillan über Hideg-Szamos bis Magyar-Fenes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1895, Vorconcession Post 3), ferner die Linien der gleichfalls projectirten Industriebahnen sofort auf elektrischen Betrieb einrichten zu können. Die gegenwärtig gepflogenen Vorstudien zielen dahin, die Wasserkraft der die Stadt Kolozsvár berührenden Szamos für den Betrieb der Centralstations-Dynamomaschinen nutzbar zu machen.

Strasseneisenbahn in Temesvár. (Einführung des elektrischen Betriebes.) Die Direction der Temesvárer Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat mit einem Kostenaufwande von rund 1,060.000 fl. ihr Betriebsnetz auf elektrischen Betrieb umgestaltet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1896) und auch bereits die von ihr projectirt gewesene Erweiterung des früheren Betriebsnetzes (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 40 ex 1896, Vorconcession Post 3), insbesondere zur Herstellung von Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und dem Centrum der Stadt, zum grossen Theil durchgeführt.

Salgó - Tarjáner Steinkohlen - Bergbaugesellschaft. (Bau einer elektrisch betriebenen Gewerksbahn.) Die Direction der Salgó-Tarjáner Steinkohlen-Bergbaugesellschaft hat von ihren Schachtanlagen in den Revieren Pálfalva und Etes aus eine schmalspurige, 5·6 km lange Montanbahn mit elektrischem Betriebe erbaut, welche diese mit der Station Pálfalva der Linie Budapest—Fülek—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindet. Ferner wurde auf der Montanbahn im Zagyváer Reviere ein zweites Geleise gelegt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis 18. März.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

12. März, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

14. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Argo", Capitän A. Petris, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Griechisch-Orientalische Linie über Albanien).

16. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän F. Babarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

17. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

17. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurgevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. „ um 8 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Stephanie", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

12. März, Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,
15. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän F. Kossovich,
17. „ Dampfer „Carlotta", Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

14. März, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Argo", Capitän A. Petris, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

14. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Narenta", Capitän A. Calabrese, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

17. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

18. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Berenice", Capitän T. Androvich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Constanza und Odessa, Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, und Batum. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. März, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän R. Mayer, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. April, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Status des Schiedsgerichtes für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften für 1897.

Obmänner.

Die Herren Hof- und Gerichtsadvocaten:

Lichtenstern Wilhelm, Dr., I., Teinfaltstrasse Nr. 4.
Schuster Ferdinand, Dr., II., Obere Donaustrasse Nr. 109.
Stern Alfred, Dr., II., Untere Donaustrasse Nr. 27.
Periz August, Dr., I., Tuchlauben Nr. 11.
Fenz Rudolf, Dr., I., Teinfaltstrasse Nr. 10.

Bureau: Wien, I., Wipplingerstrasse Nr. 34.

Secretär: Dr. Rudolf Maresch; Substitut: Dr. Gustav Walter.

Schiedsrichter.

A. Seitens der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer die Herren Kammermitglieder:

Boschan Wilhelm, Kaufmann, I., Bäckerstrasse Nr. 9.
Kink Julius, Ritter von, Fabrikant, I., Nibelungengasse Nr. 3.
Lieben Richard, Grosshändler, I., Oppolzergasse Nr. 4.
Pfeil Eduard, Kaufmann, IV., Margarethenstrasse Nr. 43.
Pollack Leopold, Kaufmann, I., Vorlaufstrasse Nr. 3.
Schneider Rudolf, Spediteur, II., Circusgasse Nr. 42.
Schwitzer Berthold, Kaufmann, II., Praterstrasse Nr. 9.
Strobel Carl, Handelsagent, VI., Gumpendorferstrasse Nr. 99.
Vogel Friedrich, Mühlenbesitzer, XI., Simmering, Dampfmühlgasse Nr. 5.
Weil Jonas, Getreidecommissionshändler, II., Grosse Mohrengasse Nr. 3.
Weiss Adolf, Kaufmann, I., Rudolfsplatz Nr. 13a.
Wolfbauer J. M., Director der Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, II., Franzensbrückenstrasse Nr. 17.

B. Seitens der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften die Herren:

Amberg Rudolf von, Ministerialsecretär, Director-Stellvertreter der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, IX., Althanplatz Nr. 3 (Franz Josef-Bahnhof).
Bernuth Salomon von, Oberinspector, Vorstand des Reclamationsbureau der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, IV., Weyringergasse Nr. 9.
Böhm Clemens Wilhelm, Oberinspector der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, III., Hintere Zollamtsstrasse Nr. 1, Abtheilung III.
Hegenbarth Guido, Vorstand des Reclamationsbureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, II., Nordbahnstrasse 50.
Hermann Alfred, Dr., Secretär des Rechtsbureau der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, X., Südbahnhof (Administrationsgebäude).
Hübner Wilhelm, Inspector der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3.
Nilius Josef, Dr., Inspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, II./2, Nordbahnstrasse Nr. 50.
Pflichtenheld Rudolf von, Dr., Oberinspector, Rechtsconsulent der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, II., Nordwestbahnhof.
Scheiber Alfred, Dr., Inspector, Directionssecretär der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, I., Hegelgasse Nr. 6.
Schmitz Rudolf, Dr., Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, IX., Porzellangasse Nr. 27.
Wagner Bruno von, Dr., Oberinspector, Rechtsconsulent der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3.
Wagner Carl, commercieller Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, IX., Althanplatz Nr. 3 (Franz Josef-Bahnhof).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLVIII. Stückes.) Das am 10. März 1897 herausgegebene XLVIII. Stück enthält unter

Nr. 3016: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 7. März 1897, Z. 7999, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrbeschränkungen für lebende Klauenthiere aus Kärnten und Salzburg.

Nr. 3017: Kundmachung der königl. Landesregierung für Croatien-Slavonien vom 5. Februar 1897, Z. 6533, betreffend die Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer in Croatien-Slavonien.

Nr. 3018: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 28. Februar 1897, Z. 5850/IV, betreffend Verbot der Einfuhr von Borstenthieren aus der Herzegowina (Kreis Mostar).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Belgischer Eisenbahnverband. Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einrichtung der Haltestelle Wesembeek (Tervueren Parc) durch die Belgische Staatsbahn anlässlich der Brüsseler Weltausstellung.

Aus Anlass der in diesem Jahre in Brüssel stattfindenden Weltausstellung hat die Belgische Staatsbahn für den im Gebiete von Tervueren gelegenen Theil der Ausstellung eine Haltestelle unter der Bezeichnung „Wesembeek (Tervueren Parc)“ eingerichtet.

Für Sendungen von und nach dieser Haltestelle finden im Bayerisch-Belgischen und im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande die Frachtsätze der Station Brüssel (Midi) Anwendung.

Wien, am 11. März 1897. [166]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages III zu Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1896.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 gelangt zu dem vom 1. Juli 1896 giltigen Theil II, Heft 1, des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält: Einbeziehung der Stationen Neustädtel, Siegersdorf und Wolfshain in den Classentarif, bezw. Ausnahmetarif 11 (Heede); Einbeziehung der Station Zagorzany in den Ausnahmetarif 4 (Eisen); Erweiterung der Ausnahmetarife 6 (Erze), 19 (Reis), 27 (Zucker), 41 (Glaubersalz); einen Ausnahmetarif 42 für Thonröhren, 43 für Eier und 44 für Geflügel, sowie eine anderweitige Bezeichnung der Station Suczawa.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 13. März 1897. [167]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Theil II, Heft 2 (Verkehr mit den V. S. B. vom 1. August 1895).

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die Frachtsätze für Aschaffenburg treten mit Ausnahme jener für Chur, Landquart und St. Gallen des allgemeinen Tarifes mit 1. Mai 1897 ausser Kraft.

Wien, am 12. März 1897. [168]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai 1897 gelangt für den obgenannten Verkehr ein neuer Tarif, welcher geänderte Fahrpreise, sowie modificirte Bestimmungen enthält, zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. März/1. Mai 1892 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 40 Heller erhältlich.

Wien, am 12. März 1897. [169]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausnahmetarif für Kohle.

Mit 1. April 1897 gelangt an Stelle des vom 15. September 1895 giltigen Ausnahmetarifes für den obbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer, theilweise ermässigter Ausnahmetarif zur Einführung.

Exemplare desselben sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 10. März 1897. [170]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Frachtsatzes für Steinzeugwaaren im Verkehre zwischen Budapest und Voitersreuth.

Am 1. April 1897 tritt ein Frachtsatz von 141·9 Kreuzer für 100 kg für die Beförderung von ordinären, braunen Steinzeugwaaren, Position S-63, des Theiles I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland etc. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief zwischen Voitersreuth und Budapest (Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest - Josefstadt, Budapest - Leopoldstadt, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Westbahnhof, Budapest-Kelenföld und Budapest-Südbahnhof) in Kraft.

Wien, am 12. März 1897. [171]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn).

Aenderung der Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Die im Nachtrage VI zum Tarife, Theil II, Heft 1 und 2 des Sächsisch - Oesterreichischen Eisenbahnverbandes unter I, bezw. II, Seite 4—5 enthaltenen besonderen Bestimmungen für den Transport von Flüssig-

keiten in Kessel-, Reservoir-, Cisternen- und anderen Gefässwagen, ferner die im Nachtrage III zum Tarife, Theil II, Heft 1 und 4 des Sächsisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes unter III b, Seite 4—5 enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 21 (Benzin aus Erdöl, roh und raffinirt), endlich die im Nachtrag 16 zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Oesterreich) unter II, Seite 2—4 des im Nachtrag 6 zum Tarife, Theil II, Heft IV, des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Ungarn) unter III, Seite 3—4 enthaltenen diesbezüglichen besonderen Bestimmungen, bezw. einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 13 (Benzin aus Erdöl, roh und raffinirt) treten mit 31. März 1897 ausser Kraft.

Vom 1. April 1897 gelten für den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen die einschlägigen Vorschriften des vom gleichen Tage giltigen Nachtrages II zum Tarife, Theil I, Abth. B des Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Wien, am 13. März 1897. [172]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Der Inhalt der laut Kundmachung im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 20 vom 18. Februar 1897, Pos. [117], mit 1. April 1897 zur Einführung gelangenden Nachträge I zu den Tarifen, Theil II, Heft 3, und Theil IV, Heft 1, wurde dahin erweitert, dass

1. ad Punkt I des Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 3, auch die Aenderung der Frachtsätze im Verkehre mit Pozsony-Dynamitgyár und Pozsony-Fiók-palyaudvár und

2. im Nachtrage I zum Tarife, Theil IV, Heft 1, unter Punkt II die Berichtigung von Frachtsätzen und Fahrgebühren durchgeführt erscheint.

Insofern durch die ad 2) angeführten Berichtigungen Erhöhungen der Frachtsätze, bezw. Fahrgebühren eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Mai 1897.

Wien, am 13. März 1897. [173]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Ausserkraftsetzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 26 (Benzin aus Erdöl etc.) über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen.

Mit 31. März 1897 werden die auf die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen bezughabenden Bestimmungen unter a) bis l) des Ausnahmetarifes Nr. 26 (Benzin aus Erdöl [Petroleumnaphtha]) auf Seite 15 und 16 des Nachtrags V zum Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Ab 1. April 1897 finden die mit dem vom gleichen Tage giltigen Nachtrag II zum Tarif-Theil I, Abth. B, vom 1. März 1896 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits zur Einführung kommenden einheitlichen Bestimmungen für die Benützung von Kesselwagen Anwendung.

Wien, am 12. März 1897. [174]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Nachtrag II zum Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896.

Am 1. April 1897 wird ein Nachtrag II zum Tarife, Theil I, Abth. B, vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten, durch welchen einheitliche Bestimmungen für die Benützung von Kesselwagen zur Einführung gelangen.

Hiedurch entfällt der Hinweis im § 24 des Theiles I, Abth. B, auf die in den Theilen II u. s. w. enthaltenen Bestimmungen, und werden alle in den Tarifen, Theil II u. s. w., für die einzelnen Verkehre des oben bezeichneten Verkehrsgebietes enthaltenen Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen aufgehoben.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 12. März 1897. [175]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung besonders ermässigter Tour- und Retourkarten.) Die Direction für Ungarn der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass im Wechselverkehre zwischen sämmtlichen auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahnstationen besonders ermässigte Tour- und Retourkarten eingeführt wurden, welche bei Entfernungen bis 129 km eine achttägige und über 129 km eine dreissigtägige Giltigkeit besitzen. Jede solche Tour- und Retourkarte gibt Anspruch auf 25 kg Freigewicht. Ausgeschlossen von dieser Begünstigung sind die Stationen im Verkehre von und mit den Péagestrecken Zágráb (Agram)—Sziszek und Zágráb—Zaprešic.

Ausland.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmässigen Lieferfristen, sowie der Lieferfrist-Verkürzungen.) Hiezu liegt nunmehr der II. Nachtrag vor. Derselbe enthält neben Erhöhungen bestehender und Bewilligungen neuer Zuschlagsfristen, wovon sich die ersteren auf den Frachtgutverkehr einiger Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, die letzteren hingegen theils auf den Frachtgut-, theils auf den Eilgutverkehr mit Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Südbahn-Gesellschaft und der Torontáler Localbahnen beziehen, die Bemerkung, dass die Strecken der Wiener Verbindungsbahn nicht zu den Vereinsstrecken gehören. Ausserdem wird in diesem Nachtrage darauf verwiesen, dass im Bereiche der in obiger Nachweisung nicht aufgeführten Vereinsverwaltungen zur Zeit weder Lieferfrist-Verlängerungen noch Verkürzungen bestehen, sowie, dass weiters im Allgemeinen die Zuschläge sowohl im Local- und directen Güterverkehre innerhalb des eigenen Staatsgebietes, als auch im internationalen Verkehre Anwendung finden, falls etwas anderes nicht angegeben ist.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Seehafen-Ausnahmetarif D.) Die bisherigen Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifes D in dem Gruppentarif I, sowie in den Gruppen-Wechseltarifen I/II und I/III der kgl. Preussischen Staatsbahnen traten am 1. März nicht ausser Kraft, sondern bleiben neben dem neuen Ausnahmetarife noch bis zum 1. September 1897 für die Beförderung derjenigen Kartoffelstärkefabrikate in Geltung, welche nicht nach ausserdeutschen Ländern ausgeführt werden.

Staatsbahn-Güterverkehr, und zwar insbesondere: Gruppentarif VI, Ostdeutsch-Hessischer Wechseltarif, Berlin-Stettin-Hessischer Wechseltarif, Linksrheinisch-Hessischer Wechseltarif. (Neue Tarife.) Am 1. April werden die vorbezeichneten Tarife neu aufgelegt.

Der Frachtberechnung nach den damit in Kraft tretenden neuen Brennstofftarifen, sei es, dass sie lediglich Sätze des Rohstofftarifes oder auch ältere Ausnahmesätze enthalten, ist, wie seither schon bei Steinkohlencoaks, so künftig auch bei Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaksasche und Steinkohlenbriquetts, ferner bei Braunkohlen, auch pulverisirt, und Braunkohlenbriquetts (auch Nasspresssteinen), in Einzelsendungen mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde zu legen.

Auf Gascoaks finden gleiche Bestimmungen Anwendung.

Ausgeschlossen bleiben unverpackte Braunkohlencoaks (Grudecoaks).

Soweit ältere Ausnahmetarife oder einzelne Ausnahmesätze auf die Sätze des Rohstofftarifes erhöht sind, werden die Tariferhöhungen erst zum 1. October durchgeführt. Bis dahin bleiben die jetzt geltenden niedrigeren Ausnahmefrachten und ihre Anwendungsbedingungen in Geltung.

Soweit auf kurze Entfernungen in einzelnen Stationsverbindungen gegenwärtig niedrigere Ausnahmesätze bestehen, werden diese zur Schonung bestehender Verhältnisse noch auf drei Jahre bis zum 1. April 1900 beibehalten.

In Betracht kommt hiebei, dass die Bahnstrecken der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, sowie die Oberhessischen Bahnstrecken vom 1. April in den Gruppentarif VI und in die Staatsbahn-Wechseltarife aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Neue Ausnahmetarife.) Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaks (mit Ausnahme von Gascoaks), Steinkohlencoaksasche, sowie Steinkohlenbriquetts von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau (Waldenburger und Neuroder Bezirk) nach Stationen:

a) der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II), der Breslau-Warschauer Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, der Lausitzer Eisenbahn (Rauscha-Freiwaldau) und der Riesengebirgsbahn (Zillerthal-Krummhübel);
b) der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. P. (Gruppe I), sowie der Station Rastenburg der Ostpreussischen Südbahn;
c) der Directionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III), der Alt-Damm-Kolberger, Stargard-Küstriner, königl. Militär-, grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Neubrandenburg-Friedländer, Paulinenaue — Neu-Ruppiner, Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn, sowie der Mecklenburgisch-Pommerschen Schmalspurbahn, und
d) der Directionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg (IV, V, VI), sowie der Braunschweigischen Landes- und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn

gelangen mit 1. April unter Aufhebung der bisherigen für die vorbezeichneten Artikel giltigen Tarife neue besondere Ausnahmetarife zur Einführung. Die neuen Tarife enthalten zumeist ermässigte, zum Theil die bisherigen und in einigen Fällen auch geringfügig erhöhte Frachtsätze. Neu einbezogen in den directen niederschlesischen Kohlenverkehr sind die Lausitzer und die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Der Frachtberechnung nach den neuen Tarifen wird fortan auch bei Einzelsendungen für sämmtliche oben genannten Artikel mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Massgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Stellt sich indes das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht auf Grund der Ausnahmetarife für dieses Gewicht berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.

Soweit sich bei Anwendung der neuen Ausnahmetarife eine höhere Fracht ergibt als unter Zugrundelegung der Sätze und Bestimmungen der bisherigen Ausnahmetarife, kommen letztere noch bis Ende April und, soweit die Frachtsätze der bisherigen Tarife niedriger sind als die der neuen Tarife, noch bis Ende September 1897 zur Anwendung.

Von welchem Zeitpunkte ab und zu welchen Preisen die neuen Tarife erhältlich sind, wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ergänzung des Holzausnahmetarifes 1.) Mit Giltigkeit vom 1. März wurde der Ausnahmetarif 1 für Holz, Abtheilung B für Stammholz etc. (Seite 429—430 des Tarifes), wie folgt ergänzt:

Nach oder von	Pegau a. Elster Frachtsätze für 100 kg in Mark
Asch	0·60
Furth i. W.	1·07
Passau	1·32
Regensburg	1·00
Salzburg	1·60
Schirnding	0·66
Simbach	1·42
Waldsassen	0·66

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Frachtberechnung.) Im Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr werden die Stations- und Grenzübergabegebühren nicht nach dem wirklichen Gewichte der Sendungen, sondern nach dem Gewichte berechnet, welches der Frachtberechnung zu Grunde gelegt wird.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil III B vom 1. Jänner 1895. (Nachtrag IV.) Am 1. Februar ist der IV. Nachtrag zur Einführung gelangt. Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes;
2. Ergänzung des Ausnahmetarifes für Eier und
3. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes Nr. 19 für geschlachtetes Geflügel.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für die Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist in **Heiligenstadt** die **Herstellung der Wasserreservoirs** und der **Rohrgräben** vom Reservoir bis zum Donaucanal, ferner der **Steinzeugrohrcanal** vom gemauerten Rohrcanal-Auslauf bis zum Donaucanal im Betrage von rund 52.800 fl. im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt gegen Nachmass.

Der Vollendungstermin ist mit 31. Juli 1897 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste und der summarische Kostenanschlag sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Mariahilferstrasse 126), sowie bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV. Neubaugürtel 34) einzusehen und käuflich zu haben.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **31. März 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn einzureichen. Der Bauwerber hat bis zum 13. April 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Offertes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des mit 2500 fl. vorgeschriebenen Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Vergebungsgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im März 1897.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
731	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannten	Mödling	Wien Nordbahnhof loco (zum Uebergange auf ein Schleppgeleise)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen u. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	18 kr.	14 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
732	Stauding-Stramberger Localbahn		Holz aller Art unter 6·3 m Länge	Stramberg	Stauding	Bei Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von, bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ausnahmetarif IV vom 1. Mai 1894 des Tarif-Theiles II vom 1. Mai 1890	11·4	9·6	1·8	Im Kartirungswege		
733	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gross-Opatowitz	Brünn K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	79·4 Heller	65·8 Heller	13·6 Heller	Im Kartirungswege		
734	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	(siehe unten)	Zwischen Sedletz-Kuttenberg und dem Schnittpunkte A-3 (Olmütz westlich 199 km)		Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	(siehe unten)		Im Kartirungswege		

Schnitt A3 zu Theil II, Heft 2 des Ost-Nordwest-österreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1894, Seite 147

Frachtgüter der		Heller
Eilgüter	gewöhnliche	800
	ermässigte	332
	besonders ermässigte	252
Sperrige Güter		334
Classe I		252
Classe II		170
Ermäss. Wagenladungs-Classen	A	152
	A bei 10.000 kg	152
	B	138
	C	96
Special-Tarife	1	126
	2	104
	3	68

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
735	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Grubenholz und Weichholz zur Celluloseerzeugung / Brennholz	Z w a r d o ń	Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei Aufgabe von Hölzern über 6·3 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, in minimo aber für 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen berechnet / Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Verbandstarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	37 Heller / 39 Heller		Im Kartirungswege		
736	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z-1 der allgemeinen Güterclassification	Schleinbach	Wien (St.E.G.) / Stadlau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer: 12·6 / 9·7	8 / 8	4·6 / 1·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
737	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Eisen der Pos. E-6 der allgemeinen Güterclassification	Prag (Oe.N.W.B.)	Brandeis a. d. E.	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	20 kr.		Im Kartirungswege		
738	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische	T r i f a i l	P o l a	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen an das Municipium der Stadt Pola adressirt sein und beim Betriebe städtischer Anstalten Anwendung finden. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	86 Heller	78 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller incl. ung. Steuer		Heller			
739	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Parquetten	Zágráb	Pola	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- bezw. Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	258	170	88	Im Kartirungswege		Der Frachtnachlass wird von der Strecke Zágráb-Divacca getragen
			Friese						182	151	31			
740	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Bau-, Werk- und Schnittholz	Lichtenwald	Heilenstein-Frasslau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	68 Heller	52 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		Der Nachlass wird von der Strecke Cilli—Heilenstein-Frasslau getragen
741	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Sämmtlichen cisleithanischen Stationen	Niederdorf	Sendungen müssen mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen und nachweislich für Hotelbauten bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Variabel	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, und für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, letzteren Falles unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
742	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Beeren der Pos. B-8 des Tarif-Th. I	Fiume	Budapest központi vásárcsarnok	Die Sendungen müssen an die „Central-Markthalle“ oder an den behördlichen Vermittler der Central-Markthalle N. N. oder endlich auf Namen der Firma eines Miethers einer Verkaufsstelle der Central-Markthalle adressirt, bezw. unter dieser Adresse aufgegeben werden. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1 für den ungar.-adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895 massgebend. a) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) „ „ „ „ 10.000 „ „ „ „	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1 für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895	a) 346 b) 292	307 277	39 15	Im Kartirungswege		
			Kartoffel						a) 292 b) 292 c) 126	277 277 117	15 15 9			
			Melonen						a) 346 b) 292 c) 200	307 277 185	39 15 15			
			Nüsse und Haselnüsse						a) 346 b) 292	307 277	39 15			
			Essig als Genussartikel						a) 292	277	15			
			Gemüse aller Art, frisch und getrocknet, auch eingesäuert						a) 346 b) 292 c) 200	307 277 185	39 15 15			
			Obst der Pos. O-1 u. 3 des Tarif-Th. I						a) 346 b) 292	307 277	39 15			
			Obst der Pos. O-2 des Tarif-Th. I						b) 292 c) 200	277 185	15 15			
			Fische getrocknet						a) 346 b) 292	307 277	39 15			
			Häringe, frische, gesalzene						a) 346 b) 292	307 277	39 15			
			Fleisch (frisches), auch Wild						a) 346 b) 292	307 277	39 15			
			Hülsenfrüchte, als Bohnen, Erbsen und Linsen						a) 292 b) 263	277 249	15 14			
			Brod						a) 292	277	15			
			Orangen u. Citronen						b) 292 c) 292	277 277	15 15			
			Honig						a) 346 b) 292	307 277	39 15			
			Reis						a) 292	277	15			
			Sago						b) 292 c) 292	277 277	15 15			
			Speck						a) 346 b) 292	307 277	39 15			
			Schweinefette Schmalz						a) 346 b) 292 c) 200	307 277 185	39 15 15			
			Eier						a) 346 b) 292	307 277	39 15			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
										Heller				
743	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen, gebrauchte, in Pos. E—19 der Güterclassification des Theiles I gehörend	Teplitz	Sümeg	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	345		Im Kartirungswege		
					Tapolcza					358				
					Villány					410				
744	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Orlo transit (für Sendungen aus Ungarn) den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Nadbrzezie (Bhf.) transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Weiterverfrachtung der Sendungen nach Russland, bezw. darüber hinaus auf dem Wasserwege binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendungen in Nadbrzezie an gerechnet, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f	48 kr. Frachtsätze des Specialtarifes 2	42 kr. *) Die um 2 kr. gekürzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX/c *)	6 kr. Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr der Sendungen nach Russland, bezw. darüber hinaus. Die bezeichneten Documente dürfen keinen Frachterstattungsstempel tragen und sind längstens bis Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr der Sendung nach Russland, bezw. darüber hinaus nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr n i c h t enthalten

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
13	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	283	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Stationen der Torontáler Localeisenbahnen	Budapest, Vácz, Pozsony, Györ, Komárom, Wien, Marchegg	In Folge Eintrittes der Transportsteuerpflichtigkeit auf sämmtlichen Linien der Torontáler Localbahnen ab 1. April 1897 wird die auf Seite 157 am Fusse der Publication enthaltene diesbezügliche Bemerkung ausser Kraft gesetzt, und tritt an deren Stelle folgende Verfügung: „Zu den in obenstehender Tabelle von den Stationen der Torontáler Localbahnen angegebenen Frachtsätzen, in welchen die ungarische Transportsteuer bezüglich der Strecken der Localbahnen nicht enthalten ist, wird vom Tage des Eintrittes der Transportsteuerpflichtigkeit, das ist vom 1. April 1897 an, die ärarische Transportsteuer hinzugerechnet. Dieselbe beträgt bei den Frachtsätzen für die Stationen Antalfalva, Ferenczhalom, Feny, Györgyháza, Lajosmajor, Sándorudvar, Szecsány, Szivattyutelep, Tomasovácz, Torontál-Vásárhely, Verseczrét 1 Heller, bei jenen für die Stationen Bóka, Czrepája, Ó-Lécz, Pardány, Széchenfalva-Ráros-Istvánvölgy 2 Heller, und bei jenen für die Station Kanak 3 Heller pro 100 kg	
14	Nr. 15 vom 6. Februar 1897	495	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		Kalk, gebrannter	Stramberg	Wernsdorf	Der bei Erreichung eines Jahresquantums von 500 Waggons angesetzte ermässigte Frachtsatz von 5 kr. per 100 kg findet schon bei Erreichung eines Jahresquantums von 300 Waggons Anwendung	
15	Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	144	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Porzellan, in Kisten verpackt, Klicker (Krimmer, Knicker, Glasschusser, Schusser, Mörbel) der Pos. K-25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Eger	Wien-Donauquaibahnhof, Wien-Praterquai mit directen Frachtbriefen nach Ungarn und darüber hinaus	Zwischen den Worten „verpackt" u. „Klicker" ist einzuschalten: „Porzellan in Steigen, Fässern und Körben". Diese Abänderung tritt mit 19. März 1897 in Wirksamkeit	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
33	Nr. 28 vom 9. März 1897	693	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose	Hallein	Neudek, Sollnitz, Klein-Neusiedl	Die angegebenen Frachtsätze verstehen sich in Kreuzer ö. W. pro 100 kg	

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. Wien, 18. März 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 20. Februar 1897, Z. 901/A, an alle k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie an sämmtliche österreichische Privatbahn-Verwaltungen, mit Ausschluss der Localbahnen.

Im Hinblicke auf die nunmehr in ausgedehntem Masse vorhandenen Einrichtungen zur Controle der Fahrgeschwindigkeit der Züge empfiehlt es sich, von diesen Einrichtungen anlässlich vorkommender Bahnunfälle, insbesondere bei Entgleisungen auf der currenten Strecke, in dem Sinne Gebrauch zu machen, dass die von dem betreffenden Zuge vor Eintritt des Unfalles eingehaltenen Fahrgeschwindigkeiten gegebenenfalls ausdrücklich constatirt werden.

Die . . . . , wird sonach eingeladen, in den anher vorzulegenden Erhebungsberichten über Unfälle, bei deren Beurtheilung die Kenntniss der thatsächlich vorgekommenen Fahrgeschwindigkeiten wesentlich in Betracht kommt, anzugeben, ob die betreffende Locomotive mit einem Geschwindigkeits-Messapparate ausgerüstet war oder ob eventuell in der bezüglichen Strecke eine Einrichtung für eine constante locale Geschwindigkeits-Controle mittelst Schienencontacten besteht.

Gegebenenfalls ist der Streifen des Apparates, versehen mit den zur leichten Auffindung des betreffenden Zuges, beziehungsweise Streckentheiles erforderlichen handschriftlichen Beisätzen, dem Thatbestands-Protokolle beizulegen, und sind die während der Fahrt des Zuges von der vorgelegenen Station bis zur Unfallsstelle abgelesenen Fahrgeschwindigkeiten in dem Erhebungsberichte anzuführen.

Wien, am 20. Februar 1897. **Lilienau** m. p.

Entscheidung des k. k. Landesgerichtes Wien.

Klagen aus dem Frachtgeschäfte sind gegen die k. k. Staatsbahnen bei dem Handelsgerichte des Ortes anzubringen, wo sich der Sitz jener k. k. Finanzprocuratur befindet, welche durch den Amtsort der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction zur Vertretung der k. k. Staatsbahnen bestimmt ist.

[Entscheidung vom 20. October 1896, Z. 84.378.]

Am 14. August 1896 überreichte A. B., Maschinenfabrikant, durch Dr. M. S. beim k. k. Landesgerichte Wien wider das k. k. Eisenbahnärar zu Handen der k. k. n. ö. Finanzprocuratur in Wien eine Klage auf Zahlung des Schadenersatzbetrages von 2267 fl. 58 kr. öst. Währ. s. N.-G., welcher Betrag daraus resultiren sollte, dass die Stationsleitung Basznia der k. k. Staatsbahnen ein angeblich vom Kläger von Kemmelbach nach Basznia den k. k. Staatsbahnen zur Beförderung übergebenes Locomobile, nachdem die Adressaten die Annahme verweigert hatten und Kläger über Anfrage weitere Verfügung dem Belieben der Stationsleitung überlassen hatte, im Sinne des Eisenbahn-Betriebsreglements öffentlich feilbieten liess.

Dieser der Wiener Finanzprocuratur um die binnen 30 Tagen zu erstattende Einrede zugestellten Klage setzte diese k. k. Procuratur innerhalb der gesetzlichen Frist die Einwendung der sachlichen, sowie ört-

lichen Incompetenz entgegen; die erstere aus der bereits in der Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 4. Jänner 1895, Z. 15.167 ex 1894, publicirt sub Nr. 1135 der Beilage zum k. k. Justizministerial-Verordnungsblatte, XI. Jahrgang, Stück VII,*) anerkannten Gründen, wonach Klagen aus den Frachtgeschäften der k. k. Staatsbahnen im Sinne des § 38, Z. 2, des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche zur Judicatur der Handelsgerichte gehören, trotzdem die k. k. Staatsbahnen im Handelsregister nicht eingetragen sind; die letztere unter Hinweis auf das laut Kundmachung des Eisenbahnministers vom 28. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 129, am 1. August 1896, also vor dem Klagetage, in Kraft getretene „Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern", publicirt sub R.-G.-Bl. Nr. 16 vom 19. Jänner 1896.

Laut § 12 dieses Statuts obliegt, wie in der Incompetenz-Einwendung ausgeführt war, die örtliche Verwaltung aller zum Bezirke gehörigen Bahnstrecken den k. k. Staatsbahn-Directionen, und laut § 17 ebenda obliegt diesen innerhalb ihres Geschäftsbezirkes die Erledigung aller Geschäfte der Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht dem vorgesetzten Ministerium vorbehalten oder besonderen Eisenbahnbauleitungen zugewiesen sind. Letzteres sei vorliegend nicht der Fall, ja laut Z. 1 und Z. 24 des § 17 l. c. sei die Regelung des gesammten Dienstes und insbesondere die Erledigung sämmtlicher aus dem Güterverkehre erwachsenden Reclamationen ausdrücklich dem Wirkungskreise der k. k. Staatsbahn-Directionen zugewiesen; diese letzteren seien also ganz selbstständige Dienststellen, sie bezeichnen den Sitz, an welchem der Staat seine Bahn betreibe, sein Gewerbe führe, und mit dem neuen Statut könne von einem ausschliesslichen Sitze des Eisenbahnärars in Wien ebenso wenig mehr die Rede sein, als beispielsweise schon längst nicht mehr von einem alleinigen Sitze des Postärars in Wien gesprochen werde, obwohl die einzelnen k. k. Postdirectionen selbstverständlich auch pro foro interno dem in Wien befindlichen k. k. Handelsministerium unterstehen. Die Klage sei daher bei dem für Klagen gegen die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg (welcher die erwähnte k. k. Stationsleitung Basznia unterstehe) competenten Gerichte am Sitze der k. k. Finanzprocuratur in Lemberg anzubringen gewesen, als welches sich das Landesgericht Wien nicht darstelle.

Mit dem — seither in Rechtskraft erwachsenen — Urtheile vom 20. October 1896, Z. 84.378/II, hat das k. k. Landesgericht Wien zu Recht erkannt: Die erhobene Einwendung der Incompetenz habe statt.

Die Gründe dieser Entscheidung reproduciren die als „gesetzmässig" bezeichneten Ausführungen der k. k. n. ö. Finanzprocuratur und fügen in Beziehung auf die Frage der örtlichen Competenz hinzu, die vorliegende Klage „wäre bei dem Gerichte des Ortes anzubringen gewesen, an welchem die durch den Amtsort jener k. k. Staatsbahn-Direction bestimmte k. k. Finanzprocuratur ihren Sitz hat, der die Eisenbahnstation Basznia unterstellt ist (§ 23 J. N.)".

*) Mitgetheilt in Nr. 68 des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt, Jahrgang 1895.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie: Variante Theilstrecke Schlachthaus—Schikanedersteg: Bauconsens.) Auf Grund des Commissionsergebnisses der am 7. und 15. October 1896 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Variantenprojectes für die Theilstrecke Schlachthaus—Schikanedersteg km 7·4—9·5 hat die k. k. Statthalterei in Wien für die begangene Strecke, mit Ausnahme der auf den Parcellen 374, 375, 377, 285/1, 284/1, 1239, 1240, 1250, 1252, 1260, 1261, 1263/1, 1276, 1282, 1283 und 1284 Cat.-Gemeinde Wien, V. Bezirk, projectirten Theilstücke den Bauconsens für die Erd- und Nebenarbeiten im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 15.967/I ex 1896.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Tisza-Lök—Büd-Szent Mihály. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 22 und dessen darauf folgende Nummern verlautbart den Nachtrag zur Concessionsurkunde zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Tisza-Lök nach Büd-Szent Mihály (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 ex 1895, Vorconcession Post 3), welche zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 10. Februar 1897, Z. 9621, der Localbahn-Actiengesellschaft Tisza-Polgár—Királytelek—Nyiregyháza (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1896), als Rechtsnachfolgerin des ursprünglichen Concessionärs Andreas György verliehen wurde. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden, 7·9 km langen Linie sind mit 246.000 fl., d. i. 31.140 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 16.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die neue Linie wird von der Station Tisza-Lök der Localbahn (Ohát—) Tisza-Polgár—Királytelek—Nyiregyháza aus diese mit der Localbahn Debreczen—Hajdu-Nánás—Büd-Szent Mihály in letztgenannter Endstation verbinden. Die beiden Stationen Tisza-Lök und Büd-Szent Mihály sind entsprechend einzurichten und zu erweitern.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 14. Februar, Z. 3933, dem Budapester Advocaten Dr. Friedrich Piufsich für eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Linien Uj-Dombovár—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen und Barcs—Pécs, eventuell von der nächst Pécs gelegenen Station Üszög aus abzweigende, diese im Bereiche des Comitates Baranya über Magyar-Saros, Kéménd und Szederkény in der Station Német-Boly mit der Linie Villány—Mohács verbindende und von dort aus über Nagy-Nyárád, Föherczeglak, Báan, Kisfalud und die Gemarkung der Gemeinde Herczeg-Márok bis Kis-Köszeg und weiterhin bis zum Donauufer führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. Februar, Z. 5836, dem kgl. Notar Béla György in Sátoralja-Ujhely
   a) für eine von der Station Töke-Terebes-Gálszécs der Linie Satoralja-Ujhely—Mezö-Laborcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese im Zempliner Comitate über Gálszécs und weiterhin im Tapolythale über Párnó, Szécs-Polyánka, Varano, ferner im Sároser Comitate über Hanusfalva und die Gemarkung der Gemeinde Kurinna in der Endstation Bártfa mit der Localbahn Eperjes-Bártfa verbindende normalspurige Localbahn,
   b) für eine von der zukünftigen Station Hanusfalva der Linie a) abzweigende, bis Kapi führende gleichfalls normalspurige Flügelbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 25. Februar, Z. 9522, dem Béla Fay, Grossgrundbesitzer in Jász-Pusztamonostor, für eine vom Hauptplatze der Stadt Szolnok ausgehende, mit Benützung von Strassen im Bereiche der Stadt bis zur Knotenpunktstation Szolnok der kgl. Ungar. Staatsbahnen führende normalspurige Strassenbahn mit Pferdebetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verfügungen zur Verhinderung der Einschleppung der asiatischen Pest.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der kgl. ungar. Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanz- und Ackerbauminister, sowie mit der österreichischen Regierung zur Verhinderung einer Einschleppung der Pest die Verfügung getroffen hat, dass aus den Häfen von Britisch-Indien, sowie aus den vom Rothen Meere westlich gelegenen Häfen die Ein- wie die Durchfuhr von frischen animalischen Rohproducten, frischen und nicht vollständig getrockneten, ungekalkten und nicht appretirten rohen Häuten, Knochen, Hörnern, Klauen, Blasen, Därmen etc., insofern dieselben thierische Abfälle bilden, endlich von Haar und Borsten verboten wird. Diese Massregel erstreckt sich nicht nur auf den Eisenbahn-, sondern auch auf den Schiffs-, und bezüglich der Grenzübergänge auch auf den Strassenfuhrwerksverkehr.

— (Aenderung eines Stationsnamens.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat den Namen der Station Verbász-Kula der Linie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad auf „Verbász" abgeändert.

Projectirte Localbahn Tapolcza-Keszthely. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Zala haben den Beschluss gefasst, die derzeit als Sackbahn endigende Linie Kis-Czell—Boba—Ukk—Tapolcza der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Linie Balaton-Szt. György—Keszthely von den beiderseitigen Endstationen Tapolcza und Keszthely aus über Balaton-Enderics, Meszes-Györk und Vonyarcz zu verbinden (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1896, Vorconcession Post 2). Die effectiven Baukosten dieser 24·94 km langen, als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie sind mit 790.000 fl., d. i. 31.000 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 62.350 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Durch den Bau dieser Linie wird vom Knotenpunkte Kis-Czell, bezw. nach Fertigstellung der concessionirten Localbahn Kis-Czell—Pándorf (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1896) via Ukk—Tapolcza—Keszthely—Balaton-Szt. György von Bruck a. d. Leitha aus eine etwas gegen Osten gewendete, sonst nahezu radiale Verbindung mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof im Anschlusse an die gleichfalls in radialer Richtung führende Linie Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb und weiterhin an die combinirte Linie Somogy-Szobb—Barcs—Szlatina—Našic—Uj-Kapela-Batrina hergestellt werden.

Projectirter Bau einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) und Umgebung. (Concessionswerbung.) Der Advocat Dr. Ignaz Nagy ist im Vereine mit der Bauunternehmungsfirma Carl Mayer in Székesfehérvár um die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer vom dortigen Südbahnhofe ausgehenden Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Székesfehérvár eingeschritten, deren Trasse, nach entsprechender Verzweigung im Bereiche des Stadtgebietes, weiterhin in das Extravillan und bis zu den Weingebirgen ausgedehnt werden soll. Die Projectanten offerirten der städtischen Communalverwaltung auch die Uebernahme der elektrischen Beleuchtung der Strassen etc. und Abgabe von Kraft für industrielle Zwecke.

Budapester Staatsbrücken über die Donau. (Bau der für den gemischten Verkehr einzurichtenden Brücke am Eskütér [Schwurplatz].) Der Bau der sechsten Brücke, welche die Donau innerhalb des Budapester Rayons überspannen wird, wird nunmehr mit aller Kraft in Angriff genommen, da die technischen Vorarbeiten bereits beendet sind. Es wurde an beiden Ufern der Donau, insgesammt an zwölf Stellen, bis zu einer Tiefe von 12 bis 15 m unter dem Nullpunkt gebohrt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 138 und 145 ex 1896), wobei nach Feststellung der geologischen Verhältnisse auch die Schichte bestimmt wurde, auf welche die Fundamente zu setzen sein werden. Die in der Brückenbau-Section des Handelsministeriums verfassten Pläne sind bereits auch in den Details ausgearbeitet. Die Kosten der mit einer Oeffnung zu erbauenden Brücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1895) sind mit $4^{1}/_{2}$ Millionen Gulden präliminirt. Die Ausführung soll im Offertwege vergeben werden.

Reparaturwerkstätten der ungarischen Eisenbahnen. (Gewährung einer Ausnahme vom Gewerbegesetze.) Die Reparaturwerkstätten der Eisenbahnen wurden im Sinne des Punktes g), § 183, G.-A. XVII ex 1884 von den Bestimmungen des Gewerbegesetzes ausgenommen; blos was die Aufnahme der Lehrlinge, ihre Ausbildung und Entlassung, sowie die Aufnahme der Gehilfen, ihre Evidenzhaltung und ihre Versehung mit Arbeitsbüchern betrifft, bleiben die einschlägigen Verfügungen des Gewerbegesetzes in Geltung.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate December 1896.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat December ergibt für 63 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.198·56 Kilometer, Folgendes:

Im Monate December betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 28,236.848 Mk. oder 2,438.259 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 717 Mk. oder 7·98 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 79,793.312 Mk oder 7,095.996 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1991 Mk. oder 8·27 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende December 1896 betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 267,912.677 Mk. oder 16,057.099 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8233 Mk. oder 4·33 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 612,644.261 Mk. oder 33,166.018 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 18.504 Mk. oder 3·66 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 70,506.783 Mk. oder 3,112.247 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10.714 Mk. oder 2·44 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 141,808.652 Mk. oder 12,359.688 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 21.223 Mk. oder 7·24 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Sachsen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die Bahnhöfe Connewitz und Stötteritz der Sächsischen Staatseisenbahnen erhalten vom 1. April ab die Bezeichnung Leipzig-Connewitz, bezw. Leipzig-Stötteritz.

Italien. (Einnahmen der italienischen Eisenbahnen.) Aus dem vom königl. Inspectorate der Eisenbahnen veröffentlichten Ausweise über die Einnahmen der italienischen Eisenbahnen geht hervor, dass die Approximativ-Einnahmen derselben in den ersten 11 Monaten des Betriebsjahres 1895/96, das ist vom 1. Juli 1895 bis 31. Mai 1896, 239,054.607 Lire, um 11,312.977 Lire mehr als im Vorjahre, betragen haben. Die Länge der im Betriebe befindlichen Linien betrug 15.366 km, um 446 km mehr als im Vorjahre. Auf die grossen Netze und die übrigen Liniengruppen vertheilt, ergeben sich nachstehende Ziffern:

Vom 1. Juli 1895 bis zum 31. Mai 1896:

	Länge	Brutto-Einnahmen	Kilometrische Einnahmen
Mittelmeernetz	km 5705	119,714.084	20.984
Adriatisches Netz	„ 5595	95,629.150	17.091
Sicilisches Netz	„ 1093	9,142.816	8.364
Staatsbahnen im Betriebe der Società Veneta . .	„ 140	1,008.200	7.201
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ 411	1,499.020	3.647
Sardische Secundärbahnen .	„ 594	697.867	1.174
Diverse Eisenbahnen . . .	„ 1827	11,363.470	6.219
Differenz im Vergleiche zum Vorjahre:			
Mittelmeernetz	km + 203	+ 8,425.079	+ 759
Adriatisches Netz	„ + 90	+ 1,534.814	— 1
Sicilisches Netz	„ + 57	+ 499.298	+ 21
Staatsbahnen im Betriebe der Società Veneta . .	„ —	— 5.262	— 38
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ —	+ 51.372	+ 25
Sardische Secundärbahnen .	„ —	+ 30.988	+ 52
Diverse Eisenbahnen . . .	„ + 96	+ 776.668	+ 104

Frankreich - Algerien. (Projectirter Bau einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in der Stadt Algier.) Das „Journal Officiel" vom 20. Jänner verlautbart, dass das Ministerium den Bau einer im Departement Algier vom Hôpital du Dey (Commune Algier) aus bis zur Colonne Voirol (Commune Mustapha) zu erbauenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (Hochleitung, System Trolley), als den allgemeinen öffentlichen Interessen entsprechend befunden hat. Die Ausführung und der Betrieb der genannten Linie wurde vom Syndicate der Communen Algier und Mustapha der in Algerien durch Adolf Dalaise repräsentirten Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston übertragen.

— (Probefahrten mit einer leichten Schnellzugs-Locomotive.) Die „Compagnie de l'Est-Algérien" (Ost-Algerien) hat Probefahrten mit einer Locomotive neuartiger Construction vorgenommen, mit welcher eine normale Fahrgeschwindigkeit von 70 km per Stunde erzielt wurde. Die Maschine ist achträdrig, mit beweglichem Vordergestelle, und verkehrt gegenwärtig auf der Linie Beni—Mansur—Bongie, und wird im Verkehre zwischen den Städten Algier und Constantine eine nur 10—12stündige Fahrtdauer erreicht werden. In Folge ihrer leichten Construction eignet sich diese Maschine speciell nur für Personen- und Schnellzüge mit geringer Belastung.

Bulgarien. (Eröffnung der Eisenbahn Sophia-Roman.) Am 19. Februar a. St. (3. März n. St.) fand in Anwesenheit des Fürsten Ferdinand, der Fürstin Maria Louise von Bulgarien und des Königs Alexander von Serbien die feierliche Eröffnung der auf bulgarischem Gebiete erbauten Eisenbahn Sophia-Roman statt. Der Bau dieser das Défilé Isker des Balkangebirges durchziehenden 109 km langen Bahn begegnete bedeutenden Terrainschwierigkeiten und bedingte die Aufführung zahlreicher Galerien, Thalübersetzungen, sowie die Bohrung von elf Tunnels. Die Linie Sophia—Roman ist von wesentlich commercieller Bedeutung für die Häfen von Varna und Burgas.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan der Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz—Grein—Krems, giltig vom 23. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende April.) Mit 23. März tritt der Localschiff-Fahrplan auf der Donaustrecke Engelhartszell—Linz—Grein—Krems in Kraft. Die Bergfahrt ab Krems nach Linz erfolgt jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 7 Uhr 10 Min. Früh, ab Linz nach Engelhartszell jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag um 5 Uhr Früh. Die Thalfahrt ab Engelhartszell nach Krems erfolgt jeden Sonntag, Dienstag, Donnerstag um 7 Uhr Früh mit der Ankunft in Krems um 7 Uhr 15 Min. Abends an den gleichen Tagen.

Ausserdem verkehrt jeden Montag, Mittwoch und Freitag ein Localschiff zwischen Krems—Melk (Abfahrt ab Krems um 10 Uhr 30 Minuten Vormittags, Ankunft in Melk um 1 Uhr 50 Min. Nachmittags; Abfahrt von Melk um 5 Uhr 30 Min. Nachmittags, Ankunft in Krems um 7 Uhr 15 Min. Abends).

Für die Benützung der Localschiffe werden Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben. Für die Expedition von Packeten und kleineren Gegenständen mit Localschiffen besteht ein ermässigter Frachtentarif.

Erste Fahrt ab Krems nach Linz am 23. März.

Erste Fahrt ab Linz nach Engelhartszell am 24. März.

Erste Fahrt ab Engelhartszell nach Linz—Krems am 25. März.

Erste Fahrt ab Krems nach Melk am 24. März und retour von Melk nach Krems.

(Fahrordnung für den im gemischten Personen- und Frachtendienste verkehrenden Dampfer auf der Strecke Brčka—Bosn.-Rača—Amajlia—Zwornik und retour, giltig von Eröffnung der Drinaschiffahrt bis auf Weiteres.) Von Eröffnung der Drinaschiffahrt bis auf Weiteres verkehrt jeden Montag und Donnerstag um 5 Uhr Früh ab Brčka unter Berührung der Stationen Brzovopolje, Jamina, Bosnisch-Rača, Mitrovica, Sabac, Amajlia, Janja, Sepak, Kozluk ein im Personen- und Frachtendienste verkehrender Dampfer bis Zwornik (Ankunft um 7 Uhr Abends) und jeden Mittwoch und Samstag ein Dampfer im gemischten Dienste retour ab Zwornik um 5 Uhr Früh nach Brčka (Ankunft in Brčka um 3 Uhr Nachmittags).

Frankreich. (Rückkauf der südfranzösischen Schiffahrtscanäle durch den Staat.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat der Legislative einen den Rückkauf der im Süden Frankreichs gelegenen Schiffahrtscanäle beantragenden Gesetzentwurf vorgelegt, dessen Motivenbericht in eingehender Weise die verkehrspolitischen Vortheile begründet, welche dem Staate durch den Besitz dieser Wasserstrassen zugute kommen werden. Von den zu erwerbenden Canälen sind die bedeutendsten: der Canal du Midi und der Canal latéral à la Garonne. Der Minister beantragt, dass das diesbezügliche Gesetz allerdings erst mit Juli 1898 in Rechtskraft trete, dass dessen je frühere Votirung aber von wesentlicher Bedeutung für die umfangreichen und schwierigen Vorarbeiten sei, deren Durchführung der factischen Besitzergreifung vorangehen muss. Die ad hoc delegirte Specialcommission der Kammer hat die befürwortende Vorlage des Entwurfes mit unverändertem Texte beschlossen.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLIX. Stückes.) Das am 11. März 1897 herausgegebene XLIX. Stück enthält unter

Nr. 3019: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. März 1897, Z. 22.412, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus Steiermark.

— (Inhalt des L. Stückes.) Das am 13. März herausgegebene L. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3020: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 4. März 1897, Z. 6359/IV, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem bosnischen Bezirke Bihać.

Nr. 3021: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 8. März 1897, Z. 20.092, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Schlesien.

Nr. 3022: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. März 1897, Z. 4645, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem Comitate Besztercze-Naszod.

Nr. 3023: Kundmachung der königl. Landesregierung für Croatien-Slavonien vom 4. März 1897, Z. 12.882, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus mehreren Bezirken Krains.

Nr. 3024: Kundmachung der königl. Landesregierung für Croatien-Slavonien vom 4. März 1897, Z. 12.568, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus mehreren Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des LI. Stückes.) Das am 15. März herausgegebene LI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3025: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. März 1897, Z. 7885, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 3026: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 13. März 1897, Z. 5314, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

Nr. 3027: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 9. März 1897, Z. 6920/IV, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenthiere aus dem politischen Bezirke Imotski nach Bosnien und der Herzegowina.

— (Inhalt des LII. Stückes.) Das am 16. März herausgegebene LII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3028: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 10. März 1897, Z. 6975/IV, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern aus Croatien-Slavonien.

Nr. 3029: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 13. März 1897, Z. 3047, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Kärnten.

Nr. 3030: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. März 1897, Z. 39.482, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern aus Galizien.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. März d. J. den mit dem Titel eines Regierungsrathes bekleideten Gewerbeinspector erster Classe Anton Schromm zum Binnenschiffahrts-Inspector im Handelsministerium mit der Einreihung in die sechste Rangsclasse der Staatsbeamten allergnädigst zu ernennen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Normativbestimmungen für die Erlangung von Francaturzwang-Befreiungen.

§ 1.

Die Befreiung vom Francaturzwange, d. i. die Gestattung der Ueberweisung der Frachtgelderzahlung an den Empfänger auch rücksichtlich solcher Güter, für welche nach den reglementarischen Bestimmungen die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden kann, wird nur gegen Erfüllung der nachstehenden Bedingungen bewilligt.

§ 2.

Ansuchen um Bewilligung von Francaturzwang-Befreiungen sollen in der Regel für jede Station, in welcher eine solche Befreiung gewünscht wird, separat gestellt werden und sind bei der Direction einzubringen. Bei begründeten Anlässen kann ausnahmsweise ein Ansuchen für mehrere Stationen eingebracht werden.

§ 3.

Jedem Gesuchsteller wird ein Exemplar dieser Bedingungen eingehändigt.

Vor der Bewillung der angesuchten Befreiung ist genügende Sicherstellung durch Cautionserlag in der Höhe des Gebührenbetrages für einen fünftägigen Maximalversandt, in minimo aber 100 fl. ö. W. zu leisten.

Ausserdem hat der Ansuchende für alle aus der unfrankirten Expedition seiner Sendungen eventuell erwachsenden Schäden und Gebührenausfälle Haftung und Ersatzpflicht zu übernehmen, und sichert derselbe der k. k. priv. . . . . -Bahn für jeden ihr aus der zugestandenen Befreiung vom Francaturzwange zugehenden Nachtheil, bezw. geleisteten Ersatz volle Klage und Schadloshaltung, sowie eventuelle Vertretung vor Gericht zu.

Als Sicherstellung werden angenommen:
a) Baargeld, welches jedoch nicht verzinst wird;
b) bei der Oesterr.-ungarischen Bank belehnbare Werthpapiere. Diese werden nur zu 10 Percent unter dem Tagescourse, jedoch nicht höher als zum Pariwerthe, Lose nur bis zum Betrage des kleinsten Treffers, abzüglich der Einkommensteuer (Gewinnsteuer), berechnet.

Die Cautionen sind gegen Empfangnahme eines Depotscheines bei der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien zu erlegen.

Der Direction steht auch das Recht zu, bei eventuellen Coursschwankungen nach ihrem Ermessen und ohne Angabe von Gründen entweder die gewährte Begünstigung ohne weitere Förmlichkeiten einzustellen oder aber entsprechende Cautionserhöhung zu verlangen.

Den Werthpapieren sind die dazugehörigen Talons und mit den nächstfälligen auch alle übrigen noch nicht fälligen Coupons beizufügen, welch letztere bei Fälligkeit auf fallweises Ansuchen kostenfrei bei der Hauptcasse zur Ausfolgung gelangen.

§ 4.

Die deponirte Caution ist als Faustpfand zu bestellen.

Die Eisenbahn-Verwaltung ist befugt, wenn der vom Francaturzwange Befreite seinen im § 3 dieser Bestimmungen angeführten Verpflichtungen nicht nachkommt, zu ihrer Schadloshaltung die erlegte Caution aussergerichtlich zu realisiren und sich in der Höhe der ausständigen Beträge nebst den vom Fälligkeitstermine dieser Beträge zu berechnenden 6 Percent Verzugszinsen ohne gerichtliche Dazwischenkunft im Compensationswege zu befriedigen.

§ 5.

Die Güterexpeditionen sind verpflichtet, die Frankirung der francaturzwangpflichtigen Sendungen zu fordern, wenn die Summe der bei den erwähnten Sendungen innerhalb fünf auf einander folgender Tage erwachsenen überwiesenen Gebühren die Höhe der erlegten Caution erreicht.

§ 6.

Von der Francaturzwangs-Befreiung können beide Theile jederzeit ohne Angabe von Gründen zurücktreten.

Um die Rückstellung der Caution ist unter Beigabe des mit der unterzeichneten Rückempfangsclausel versehenen Depotscheines bei der Direction anzusuchen.

Die Eisenbahn-Verwaltung ist jedoch zur Herausgabe der Caution erst dann verpflichtet, wenn durch die betreffenden Dienstesstellen festgestellt ist, dass allen Verpflichtungen, für welche die Caution haftet, entsprochen wurde.

Indem ich die vorstehenden Bedingungen, von welchen ich einen Abdruck empfangen habe, durch meine Unterschrift annehme, ersuche ich hiemit, mich bei den in der Station . . . . der . . . . -Bahn aufgegebenen Sendungen, rücksichtlich welcher ich laut Frachtbrief Absender bin, vom Francaturzwange zu befreien.

. . . . . . am . . . . 189 .

(Eigenhändige Unterschrift, Vor- und Zuname, sowie genaue Adresse des Gesuchstellers; bei protokollirten Firmen firmenmässige Fertigung. Stampiglie kann neben der eigenhändigen Unterschrift beigedruckt werden.)

[176]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Ausgabe eines neuen Ueberfuhrstarifes für Tetschen.

Mit 1. April 1897 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn und k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Tetschen in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1896 aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. März 1897. [177]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Ab 1. Mai 1897 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der oben genannten Bahnen zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. März 1893 sammt Nachträgen I bis V aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direction der Oesterr. Nordwestbahn in Wien und bei der Direction der Böhm. Nordbahn in Prag zum Preise von 60 kr. erhältlich.

Wien, am 10. März 1897. [178]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten von Zwickau i. B. nach Eger.

Vom 1. April 1897 angefangen werden von der Station Zwickau i. B. directe Personenzugsfahrkarten nach Eger über Bodenbach—Aussig—Komotau zu nachstehenden Preisen ausgegeben werden:

	II. Classe	III. Classe
Zwickau i. B.—Eger	fl. 6·15	fl. 3·20

Prag, am 15. März 1897. [179]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer Personenverkehr über Kufstein und den Brenner.

Einführung des II. Nachtrages.

Mit 1. Mai 1897 tritt der II. Nachtrag zu dem vom 1. Juli 1895 giltigen Tarif für obigen Verkehr in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 15. März 1897. [180]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarife vom 1. December 1888.

Mit 1. April 1897 tritt der Nachtrag VIII zu obbezeichnetem Tarife in Wirksamkeit, enthaltend Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften und Aenderungen, sowie Ergänzungen der Waarenclassification und der Tariftabellen.

Dieser Nachtrag kann bei unserer commerciellen Direction in Wien, sowie bei der Betriebsdirection in Budapest zum Preise von 6 kr. bezogen werden.

Wien, am 15. März 1897. [181]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Fahrrad-, Automobil- und Sport-Ausstellung in Wien 1897. (Transportbegünstigung.) Die Objecte dieser während der Zeit vom 20. Februar bis 15. März 1897 stattgefundenen Ausstellung werden auf sämmtlichen Linien der österreichischen und ungarischen, sowie bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen unter Beachtung der im Tarif-Theile I, Abschnitt C, Ziffer VI, für den Transport von Ausstellungsgütern enthaltenen Bestimmungen frachtfrei zurückbefördert, wenn die Rücksendung an die Aussteller bis längstens den 15. April 1897 erfolgt.

Ausland.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

die Kleinthiere - Ausstellung in Asch — 28. mit 31. März 1897;

die Geflügel- und Kaninchen-Ausstellung in Eger — 13. mit 15. März 1897.

Bayerisch - Belgischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1893. (Abänderung eines Stationsnamens.) Die Station Lahamaide der Belgischen Staatsbahn hat die Bezeichnung Hautrage erhalten. Auf Seite 18 des vorgenannten Tarifheftes ist Vormerkung zu machen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

Zufolge des weiteren Ausbaues der Station **Laun** (Linie Prag—Moldau) gelangen dortselbst im Laufe des heurigen Jahres mehrere Ergänzungs-Hochbauten im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 58.000·— zur Ausführung, und werden dieselben an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Diese Bauten umfassen:

1. Erweiterung des Aufnahmsgebäudes durch den Zubau von ebenerdigen Anbauten und einer Veranda;
2. Herstellung eines neuen einstöckigen Wohngebäudes sammt einem Nebengebäude, Brunnen und Kehrichtgrube;
3. Herstellung eines Materialmagazins als Eisendepot bei den Werkstätten.

Nähere Bestimmungen über die Vollendung des Baues, die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, ferner die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne erliegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag, Abtheilung 2 für Bau und Bahnerhaltung, Hybernergasse 1564/II, wo dieselben in den Amtsstunden, an Wochentagen von 8 bis 3 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr, eingesehen werden können, wo auch jede Auskunft ertheilt wird und die Offertformularien, der Kostenvoranschlag, die Preisliste für Arbeiten auf Nachmass und die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte an die Herren Offerenten ausgefolgt werden.

Die Offerte sind bis **spätestens den 30. März 1897, um 12 Uhr Mittags,** belegt mit dem Erlagschein über das auf fl. 2900·— bemessene Vadium, bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung berücksichtigt werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile des Offertes bezeichneten Beilagen fehlt, oder in welchen eine theilweise oder gänzliche Aenderung der Grundlagen angestrebt werden sollte, oder welche ohne Erlag des Vadiums überreicht wurden, werden von der Verhandlung ausgeschlossen.

Prag, am 15. März 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
745	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Maschinen und Maschinentheile	Bodenbach (St.E.G.)	Braunau (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	117		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Braunau tragen müssen, dass die betreffenden Sendungen zur ersten Einrichtung der neuen Appretur-Anstalt in Braunau thatsächlich verwendet wurden. Diese Documente sind bis Ende September 1897 vorzulegen	Das Auf- und Abladen der Wagenladungsgüter haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
						in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				60				
						in Mengen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen				54				
			Dampfkessel der Pos. D 4	Prag (St.E.G.)		in Mengen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg			78·1	54·7	23·4			
						10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			71·9	50·3	21·6			
			Dampfmaschinen			Aufgabe in beliebigen Mengen			121·2	84·8	36·4			
746	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Böhmische Commercialbahnen	Mineralische Kohle	Neurode, Rubengrube, Wenzeslausgrube und Möhlten	Wilkawa und Taxis-Dobrovic (B.C.B.)	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Kohlentarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Directer Tarif für die Beförderung niederschles. Kohle nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889, Nachtrag VIII vom 15. Jänner 1895	Verschieden		2 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
747	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Steine des Specialtarifes III	Wismar, Station der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn	Pozsony	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen u. Frachtbrief	Vom 1. April 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Local-, bezw. Verbandstarife	Besteht kein directer Satz	240 Pfennige		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
									kr. a)	kr. b)	kr. a)	kr. b)	kr. a)	kr. b)			
748	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Glas und Glaswaaren (Hohlglaswaaren), insoweit diese Artikel laut Tarif-Theiles I nach den Classen II A-A oder II A-B tarifiren a) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Luschitz	Jedlesee transit	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	38·1	Verschieden	33·5	25·5	4·6	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Marchegg				34·6		30·0	23·0	4·6				
					Sternberg				47·0		42·5	32·5	4·5				
					Teschen				68·8		67·0	50·5	1·8				
									kr.		kr.		kr.				
			Glas und Glaswaaren (Hohlglaswaaren), insoweit diese Artikel laut Tarif-Theiles I nach den Classen II A-A tarifiren, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Krakau				104·4		83·0		21·4				
749	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gusseiserne Säulen	Brünn	Floridsdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Neuanlage eines industriellen Etablissements in Floridsdorf bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	41·1 kr.		36·1 kr.		5·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Floridsdorf als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen für die Neuanlage eines Industrie-Etablissements in Floridsdorf verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
750	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirtes, Blau- und Grünöl, sowie mineralisches Schmieröl	Dzieditz Mähr.-Ostrau Oderberg Trzebinia	Klagenfurt, Leoben S.B., Villach S.B. Klagenfurt, Leoben S.B., Villach S.B. Klagenfurt, Leoben S.B., Villach S.B. Klagenfurt, Leoben S.B., Villach S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif-Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen	Verschieden	kr. ö.W. 134·0, 95·0, 142·0 128·0, 89·0, 136·0 128·9, 89·9, 136·9 138·9, 99·6, 146·6 incl. Mp.-Gb.		Im Kartirungswege		
751	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Reiskleie und Reisfuttermehl	Triest und Fiume	Rosenheim	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Tarifes für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	27·46 Francs per Tonne 1000 kg	25·95 Francs per Tonne 1000 kg	1·51 Francs per Tonne 1000 kg	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
752	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien in vollen Wagenladungen	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) bis Graz S.B., dann von St. Lorenzen und Reifnigg-Fresen	Mureck	Sendungen müssen an den Bezirksausschuss in Mureck adressirt sein und beim Bau der neuen Brücke über die Mur bei Mureck Verwendung finden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	30 pCt. Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimal-Einheitssatze von 0·26 Hellern per 100 kg und 1 km. bezw. einem Minimal-Frachtsatze von 8 Hellern per 100 kg, bei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen, und zwar gesondert ermittelt für den Durchlauf bis Spielfeld und jenen ab Spielfeld bis Mureck	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Mureck lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
753	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Baumaterialien	Allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	50% Frachtermässigung von den officiellen Frachtsätzen rücksichtlich der Strecken der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. mit der Massgabe, dass mindestens ein Einheitssatz von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km für die Transportstrecke verbleibt		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen das Curatorium des Nordböhmischen Gewerbemuseums als alleinige Empfängerin erscheinen muss, spätestens bis Ende März 1898	Diese Transporte müssen für den Bau des Nordböhmischen Gewerbemuseums in Reichenberg bestimmt sein
754	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut	Střebichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht	a) Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen); Stationen der Localbahn Asch-Rossbach. b) Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (ausser Asch, Haslau, Bodenwöhr, Strasskirchen, Ahrain, Egglkofen, Poing, Assling, Westerham und den östlich von diesen Stationen gelegenen); Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt (ehemalige Werrabahn: ausgenommen Eisenach, Wernshausen); Stationen des nachgenannten Böhmisch-Süddeutschen Kohlentarifes. c) Eisenach. d) Wernshausen	**Mindestverfrachtung von 20.000 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer aufgegeben und auf Grund des nachgenannten Tarifes vom 1. Jänner 1896 bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	Vom 1. April 1897 bis 31. März 1898	Tarif für den directen inländischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896, Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896, Kohlentarif Böhmen-Werrabahn vom 1. October 1892, Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif, Heft 3, vom 1. Mai 1892, bezw. im Rahmen dieser Tarife eingeführte und kundgemachte Kartirungs-Frachtsätze	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen abzüglich folgender Nachlässe	a) 7 kr. ö. W. b) 12 Pfennig c) 12 Pfennig d) 14·8 Pfennig Bei einer Mindestverfrachtung von 28.000 t erhöht sich der Nachlass a) um 1·8 kr. ö. W., b) um 2·8 Pfennig	Rückvergütung	Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 30. April 1898. Die Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
755	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	a) Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen); Stationen der Localbahn Asch-Rossbach; b) Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (ausser Asch, Haslau, Bodenwöhr, Strasskirchen, Abrain, Eggikofen, Poing, Assling, Westerham und den östlich von diesen Stationen gelegenen); Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt (ehemalige Werrabahn; ausgenommen Eisenach, Wernshausen); Stationen des nachgenannten Böhmisch-Süddeutschen Kohlentarifes. c) Eisenach. d) Wernshausen	**Mindestverfrachtung von 20.000 t** innerhalb der Giltigkeit des Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer aufgegeben und im Localverkehre bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	Vom 1. Juli 1897 bis 30. Juni 1898	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896, Kohlentarif Böhmen-Werrabahn vom 1. October 1892, Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif, Heft 3, vom 1. Mai 1892, bezw. im Rahmen dieser Tarife eingeführte und kundgemachte Kartirungsfrachtsätze	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen	Gegenwärtige Frachtsätze der vorgenannten Tarife nebst Nachträgen abzüglich folgender Nachlässe	a) 7 Kreuzer ö. W. b) 12 Pfennig c) 12 Pfennig d) 14·8 Pfennig } Bei einer Mindestverfrachtung von 28.000 t erhöht sich der Nachlass a) um 1·8 Kreuzer ö. W., b) um 2·8 Pfennig	R ü c k v e r g ü t u n g	Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Juli 1898. Die Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
756	**Oesterr. Nordwestbahn**		Oberschlesische Kohlen	Mittelwalde transito	Vysočan transito	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau, Tarif vom 1. Jänner 1892	44 kr. Noten	37·3 kr. Noten	6·7 kr. Noten	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
757	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Jedlesee	Aussig	Aufrechthaltung der im Tarif-Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893, für Eisenbahn-Fahrzeuge vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B.	104	65	39	Im Kartirungswege		Die Locomotiven müssen für die Aussig-Teplitzer Bahn bestimmt sein

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
16	Nr. 144 vom 15. December 1896	2404	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Langholz	Leitomischl. Böhm. Trübau, Triebitz, Landskron, Abtsdorf, Zwittau	Bubna (St.E.G.)	Der Wortlaut der Rubrik 14 erhält mit Giltigkeit ab 21. März 1897 folgende Fassung: Die Sendungen müssen ab Bubna entweder per Bahn via Bodenbach od. per Wasser mit der Bestimmung für Deutschland weiter befördert werden, worüber der Nachweis durch Beibringung der Duplicat-Frachtbriefe, bezw. der Zollbollette für das Floss zu liefern ist	
17	V.-Bl. Nr. 27 vom 6. März 1897	Nr. 673	Südbahn-Gesellschaft		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G-13 des Tarif-Theiles I	Barcs transit, Györvár, Gelse, Kanizsa, Szt. Mihály-Pácsa, Zala Szt. Iván	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl. bis Wr. Neustadt incl., dann nach Stationen der Wien-Pottendorf - Wr. Neustädter Bahn	In der 4. Rubrik ist der Artikelbezeichnung hinzuzufügen: „und Malz". Giltig bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. **Wien, 20. März 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 27. Februar 1897, betreffend die theilweise Abänderung des Artikels VI des Zoll- und Handelsbündnisses mit den Ländern der ungarischen Krone.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird ermächtigt, den sechsten Absatz des Artikels VI des mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone abgeschlossenen Zoll- und Handelsbündnisses (Gesetze vom 27. Juni 1878, R.-G.-Bl. Nr. 62, und vom 21. Mai 1887, R.-G.-Bl. Nr. 48) einvernehmlich mit der kgl. ungarischen Regierung ausser Kraft zu setzen und durch folgende Bestimmungen zu ersetzen:

In Bezug auf die Entrichtung der Hafengebühr sind die beiderseitigen Schiffe, Häfen, Rheden und anderen Punkte der Seeküste gleichgestellt.

Sämmtliche Schiffahrtsgebühren kommen grundsätzlich dem einhebenden Theile zu Gute.

Die Schiffe beider Theile, welche die Begünstigung der einmaligen Entrichtung der Hafengebühr für das laufende Kalenderjahr in Anspruch nehmen, haben die betreffende Gebühr in jenem Hafen zu entrichten, in welchem sie registrirt sind.

Den Schiffen der beiden Theile gleichgestellte fremde Schiffe, welche dieselbe Begünstigung in Anspruch nehmen, können die Hafengebühr in jedem Hafen des einen oder des anderen Staatsgebietes nach ihrer Wahl entrichten. Die Hälfte der in Häfen des einen Staatsgebietes derart eingehobenen Gebühr wird im Restitutionswege an die Seeverwaltung des anderen Theiles abgeführt.

Derselbe Vorgang findet bezüglich der Gebühren jener Schiffe statt, welche nach Entrichtung der Gebühr während der Dauer der für 20, bezw. 60 Tage zugestandenen Gebührenfreiheit einen Hafen, eine Rhede oder einen anderen Punkt der Seeküste des anderen Staatsgebietes anlaufen und dort Handelsoperationen vollziehen.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Gesammtministerium beauftragt.

Wien, den 27. Februar 1897.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.	**Welsersheimb** m. p.	**Gautsch** m. p.
Biliński m. p.	**Ledebur** m. p.	**Gleispach** m. p.
Glanz m. p.	**Rittner** m. p.	**Guttenberg** m. p.

Gesetz vom 27. Februar 1897, betreffend die Hafengebühr.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordenen, wie folgt:

§ 1.

Jedes Schiff, welches einen inländischen Seehafen, eine Rhede oder einen anderen Punkt der Seeküste anläuft und dort eine Handelsoperation vollzieht, hat die Hafengebühr nach den Bestimmungen dieses Gesetzes an das zuständige Hafenamt zu entrichten.

§ 2.

Die Pflicht zur Entrichtung der Hafengebühr tritt in dem Augenblicke ein, in welchem das Schiff die Handelsoperation beginnt.

Die Zahlung muss vor Abfahrt des Schiffes erfolgen.

Die Seebehörde kann jedoch in besonderen Fällen andere Zahlungsbedingungen zugestehen.

Von einem Schiffe, welches nach Beendigung der Handelsoperation in einem Hafen abgerüstet wird oder aus demselben anderer Gründe halber binnen drei Monaten nicht wieder abreist, ist die Hafengebühr spätestens nach Ablauf von drei Monaten, vom Ankunftstage an gerechnet, zu berichtigen.

Ein solches Schiff ist von der Entrichtung der Hafengebühr insolange befreit, bis es wieder zum Zwecke der Ein- oder Ausschiffung von Waaren und Reisenden einen anderen inländischen Hafen, eine Rhede oder einen anderen Punkt der Seeküste anläuft.

Für die Entrichtung der Hafengebühr haftet das Schiff.

§ 3.

Handelsoperationen im Sinne dieses Gesetzes sind die Ein- oder Ausschiffung von Reisenden oder Waaren.

Als Handelsoperationen werden nicht angesehen:

a) die Aufnahme oder Abgabe der Post;
b) das Senden von Booten an Land;
c) die Uebergabe oder Uebernahme von Briefen und einfachen Mustern;
d) die Ergänzung der ausschliesslich für den Gebrauch des Schiffes dienenden Nahrungsmittel, des Kohlenvorrathes und der Schiffsausrüstung und Verbrauchsgegenstände, insofern dieselben zur Fortsetzung der Reise des Schiffes nothwendig sind, worüber das zuständige Hafenamt entscheidet;
e) die Ein- oder Ausschiffung von Lootsen, von Ladepersonal, von Häftlingen und von unbemittelten Heimbeförderten, die Ausschiffung unterwegs erkrankter Personen oder der Leichname während der Reise Verstorbener, endlich die Ausschiffung derjenigen Schiffbrüchigen, die während der Reise aufgenommen wurden;
f) die Aufnahme oder Abgabe von gebrauchten leeren Fässern oder anderen gebrauchten leeren Behältern;
g) das Schleppen von Schiffen;
h) das Löschen der Waaren eines Schiffes, welches in Folge erlittener Beschädigungen einläuft, wofern die gelöschten Waaren nach erfolgter Ausbesserung auf dasselbe Schiff wieder verladen werden;
i) die Ein- oder Ausschiffung von Waaren und Reisenden über behördliche Anordnung oder im Falle höherer Gewalt, wobei in letzterem Falle das zuständige Hafenamt entscheidet.

§ 4.

Von der Entrichtung der Hafengebühr sind befreit:

a) die Kriegschiffe, sowie die zu ausschliesslich militärischen Zwecken gemietheten Schiffe;
b) die Aerarialfahrzeuge;
c) alle einheimischen und diesen gleichgestellten fremden Schiffe, deren Nettoraumgehalt 25 Tonnen nicht übersteigt;
d) die Yachten jeder Flagge, falls sie Seitens der betreffenden Staaten als solche anerkannt sind und Handelsoperationen nicht vollziehen;
e) die zur Ausübung der Fischerei bestimmten Fahrzeuge auch in dem Falle, wenn sie frische Fische oder Köder transportiren;
f) die das Löschen oder die Ladung vermittelnden Lichterfahrzeuge;
g) einheimische Schiffe und andere Fahrzeuge, welche ausschliesslich die zu öffentlichen Hafenarbeiten bestimmten Materialien transportiren;
h) die ausschliesslich in den Binnenlandcanälen und Flüssen verkehrenden Fahrzeuge;
i) neuerbaute Schiffe, welche, von einer inländischen Schiffswerfte vom Stapel gelassen, in einen inländischen Hafen gehen, um dort die erste Ladung zu beginnen;
k) Schiffe, die mit dem Legen, Heben oder Ausbessern von submarinen Telegraphenkabeln beschäftigt sind, wofern dieselben sich jeder Handelsoperation enthalten;
l) Schiffe, welche Reisen ausschliesslich zu Zwecken der Wissenschaft oder Belehrung unternehmen, wofern von der Seebehörde das Eintreffen dieses Umstandes anerkannt wird.

§ 5.

Die Bemessung der Hafengebühr geschieht auf Grund des Nettotonnengehaltes, welcher sich nach den über die Aichung der Seeschiffe bestehenden Vorschriften ergibt; Bruchtheile von über 50 Percent werden für eine ganze Tonne gerechnet, solche von 50 Percent oder kleinere Bruchtheile bleiben unberücksichtigt.

§ 6.

Einheimische und diesen gleichgestellte fremde Dampfer zahlen für jede Nettotonne die folgende Gebühr:

a) wenn sie aus dem Auslande kommen und in demselben Kalenderjahre
von der ersten und zweiten Reise einlaufen . . . . 40 kr.
von der dritten und vierten Reise einlaufen . . . . 30 kr.
von der fünften und jeder ferneren Reise einlaufen . . . . 20 kr.

b) wenn sie aus dem Inlande kommen ohne Unterbrechung der Reihenfolge des Einlaufens . . . . . 15 kr.

Dampfer, welche eine der im gegenwärtigen Paragraphen bestimmten Gebühren bezahlt haben, sind 20 Tage, vom Tage des ersten Einlaufens an gerechnet, für welches die Gebühr entrichtet wurde, in allen inländischen Häfen, Rheden und allen anderen Punkten der Seeküste gebührenfrei, vorausgesetzt,

1. dass dieselben während dieser Zeit keinen ausländischen Hafen berühren — ausgenommen in Folge höherer Gewalt — und auch in letzterem Falle keine Handeloperation bewerkstelligen;

2. dass die unter a) erwähnten Dampfer zwischen inländischen Häfen, Rheden und anderen Punkten der Seeküste keinen Verkehr vermitteln, wofern es sich nicht blos um die Ueberschiffung von Waaren und Reisenden von einer auf die andere regelmässige Linie derselben Gesellschaft handelt.

Dampfer, die dieser Bestimmung zuwider handeln, haben in allen den von ihnen innerhalb der erwähnten 20 Tage zum Zwecke der Vermittlung inländischen Verkehres berührten Häfen, Rheden oder anderen Punkten der Seeküste jedesmal die Gebühr von 15 kr. für jede Nettotonne zu entrichten.

§ 7.

Einheimische und diesen gleichgestellte fremde Dampfer, welche auf Grund ihres Registerbriefes ausschliesslich zur Schiffahrt auf dem Adriatischen Meere — und zwar westlich bis zum Vorgebirge von Santa Maria di Leuca, östlich bis zum Cap Clarenza, inbegriffen die Bucht von Lepanto, die Jonischen Inseln, den Hafen und den Canal Zante und die in diese Gewässer einmündenden Flüsse — berechtigt sind, können für das laufende Kalenderjahr von der Entrichtung der im § 6 festgesetzten Hafengebühren befreit werden, falls dieselben für jede Nettotonne den Betrag von vier Gulden bezahlen.

§ 8.

Einheimische und diesen gleichgestellte fremde Dampfer, welche ausschliesslich zwischen inländischen Häfen, Rheden und anderen Punkten der Seeküste verkehren und — abgesehen von Fällen höherer Gewalt und auch in diesen ohne Handelsoperationen zu vollziehen — ausländische Häfen nicht berühren, können für ein Kalenderjahr von der Entrichtung der im § 6 festgesetzten Hafengebühren befreit werden, falls dieselben für jede Nettotonne bei einem Raumgehalte bis 100 Nettotonnen den Betrag von 50 kr., bei einem solchen über 100 Nettotonnen den Betrag von zwei Gulden bezahlen.

§ 9.

Einheimische und diesen gleichgestellte fremde Segelschiffe zahlen für jede Nettotonne die folgende Gebühr:

a) wenn sie aus dem Auslande kommen:
bei einem Raumgehalte bis zu 100 Nettotonnen . . . . 4 kr.
bei einem solchen über 100 Nettotonnen . . . . 10 kr.

b) wenn sie aus dem Inlande kommen:
bei einem Raumgehalte bis zu 100 Nettotonnen . . . . 2 kr.
bei einem solchen über 100 Nettotonnen . . . . 5 kr.

Segelschiffe, welche eine der im gegenwärtigen Paragraphen bestimmten Gebühren bezahlt haben, sind 60 Tage, vom Tage des ersten Einlaufens an gerechnet, für welches die Gebühr entrichtet wurde, in allen inländischen Häfen, Rheden und an allen anderen Punkten der Seeküste gebührenfrei, wenn sie während dieser Zeit keinen ausländischen Hafen berühren, ausgenommen in Folge höherer Gewalt und vorausgesetzt, dass sie auch in letzterem Falle keinerlei Handelsoperationen bewerkstelligen.

Segelschiffe können sich für das laufende Kalenderjahr von der Entrichtung obiger Hafengebühren befreien, wenn sie je nach der in- oder ausländischen Navigation für jede Nettotonne den doppelten Betrag der betreffenden Hafengebühr bezahlen.

§ 10.

Für fremde, den einheimischen nicht gleichgestellte Schiffe ist bei jedesmaligem Einlaufen für jede Nettotonne ein Gulden an Hafengebühr zu entrichten.

§ 11.

Das Recht des Staates, Beträge, welche zufolge einer unrichtigen Anwendung des Gesetzes gar nicht oder in zu geringem Ausmasse eingehoben wurden, zu bemessen, verjährt innerhalb eines Jahres von dem Tage an, bis zu welchem die Gebühr abzustatten war.

Innerhalb der gleichen Frist können Ansprüche der Parteien auf Rückerstattung ungebührlich geleisteter Zahlungen geltend gemacht werden.

Die Hafengebühr wird durch das zuständige Hafenamt bemessen.

Ueber streitige Fragen, welche sich aus der Bemessung ergeben, entscheidet in zweiter Instanz die Seebehörde, in dritter Instanz das Handelsministerium.

§ 12.

Von der auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes sich ergebenden Gesammteinnahme an Hafengebühren fliessen 8·5 Percent in den Marine-Unterstützungsfonds.

§ 13.

Das gegenwärtige Gesetz tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit, und wird dadurch das Gesetz vom 10. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 108, betreffend die in den Häfen der österreichischen Seeküste zu zahlende Hafengebühr, ausser Kraft gesetzt.

§ 14.

Mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes ist Mein Handelsminister betraut.

Wien, den 27. Februar 1897.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p. **Glanz** m. p.

Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1897

und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1896.

Im Monate Jänner 1897 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 1. Jänner die 15·085 km lange Localbahn Hliboka-Sereth und die 4·86 km lange Localbahn Itzkany-Suczawa der Bukowinaer Landesbahnen;

am 18. Jänner die 15·99 km lange Theilstrecke Čerčan—Krhanitz der Localbahn Čerčan-Modřan;

am 25. Jänner die 72·283 km lange Theilstrecke Podwysokie—Ostrów—Berezowica der k. k. Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów.*)

Das ungarische Eisenbahnnetz hat im Monate Jänner 1897 keinen Zuwachs an neuen Eisenbahnstrecken erfahren.

Im Monate Jänner 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 9,980.646 Personen und 9,527.972 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 27,390.956 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 858 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 9,135.618 Personen und 8,850.552 t Güter, 26,364.428 fl., oder per Kilometer 862 fl., daher resultirt für den Monat Jänner 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·5 pCt.

Das auf Grund der Betriebsresultate des Monates Jänner 1897 für das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz pro Jahr berechnete kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 10.296 fl. und ist somit gegenüber dem für das Jahr 1896 mit 10.344 fl. ermittelten kilometrischen Resultate um 148 fl. oder 0·5 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1897 ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	Gulden
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	50.028
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	40.488
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	33.360
Leoben-Vordernberger Bahn	28.680
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	26.064
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	20.472
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20.316
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	19.800
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.096
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.700
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.512
Böhmische Nordbahn	12.600
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.180
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.036
K. k. Staatsbahnen	10.908
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.408
Eisenbahn Wien-Aspang	6.504

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Gulden
Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.460
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	17.988
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.856
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14.604
Brünner Localeisenbahn-Ges. (Dampftramway)	11.640
Stauding-Stramberger Localbahn	10.812
Localbahn Přivoz — Mähr.-Ostrau — Witkowitz (Dampftramway)	10.404
Kuttenberger Localbahn	9.912
Neutitscheiner Localbahn	8.856
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	8.820
Bozen-Meraner Bahn	8.484
Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.656
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.504
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	6.036
Localbahn Innsbruck-Hall i T. (Dampftramway)	5.280
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	4.668
Localbahn Potscherad-Wurzmes	4.572
Unterkrainer Bahnen	4.428
Steiermärkische Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.996
Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.912
Localbahn Dolina-Wygoda	3.900
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.792
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.168
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	2.964
Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	2.796
Localbahn Asch-Rossbach	2.736
Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.664
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.580
Kremsthal-Bahn	2.508
Bukowinaer Localbahnen	2.412
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2.400

---

*) Ausser den im Vorstehenden verzeichneten Eröffnungsdaten wäre noch weiters die am 28. Jänner 1897 erfolgte Eröffnung der probeweise für elektrischen Betrieb eingerichteten Strecke Wallgasse — Kaiserstrasse — Alserstrasse — Wallensteinstrasse—Praterstern der Wiener Tramway anzuführen. Von einer Veröffentlichung der Betriebsergebnisse wird vorläufig abgesehen.

	Gulden
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.364
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.352
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.352
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2.316
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.232
Steyrthal-Bahn	2.172
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.160
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.136
Localbahn Wotic-Selčan	2.088
Kolomeaer Localbahnen	2.004
Mühlkreis-Bahn	1.944
Mährische Westbahn	1.932
Gailthal-Bahn	1.908
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	1.848
Localbahn Auspitz	1.836
Böhmische Commercialbahnen	1.812
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.812
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.788
Localbahn Beneschau-Wlaschim	1.728
Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.692
Murthal-Bahn	1.620
Welser Localbahn	1.608
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	1.548
Steiermärk. Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.500
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	1.476
Valsugana-Bahn	1.476
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.440
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.356
Localbahn Plan-Tachau	1.332
Ostgalizische Localbahnen	1.320
Friauler Localbahn	1.140
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.140
Localbahn Zwittau-Polička	1.128
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.020
Ybbsthal-Bahn	984
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Hliboka-Sereth)	972
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	936
Localbahn Postelberg-Laun	816
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	816
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	744
Localbahn Čerčan-Modřan	672
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	516

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	Gulden
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.344
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9.708
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.528
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.596
Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.696
Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.696

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Gulden
Localbahn Petroszény-Lupény	11.136
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.492
Budapester Localbahnen	6.828
Gölnitzthal-Bahn	5.328
Poprádthal-Bahn	4.356
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.732
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.636
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.288
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	2.916
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.748
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.604
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.520
Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.484
Ungthal-Bahn	2.448
Háromszéker Localbahnen	2.436
Localbahn Kaschau-Torna	2.436
Localbahn Budapest-Gran	2.412
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	2.376
Számosthal-Bahn	2.376
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.280
Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.256
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.244
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.244
Localbahn Ruma-Vrdnik	2.208
Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.208
Localbahn Terret-Kowászna	2.208
Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nánás—B.-Szt. Mihály	2.112
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.076
Torontáler Localbahnen	2.016
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1.968
Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka	1.944
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	1.932
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.884
Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.860
Székler Eisenbahn	1.836
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	1.800
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.788
Zagorianer Bahn	1.776
Löcsethal-Bahn	1.764
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.728
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.704
Szilágysager Eisenbahn	1.680
Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.668
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.644
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.632
Biharer Vicinalbahnen	1.590
Slavonische Localbahn	1.584
Zsitvathal-Bahn	1.584
Localbahn Hermannstadt-Felek	1.560
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.560
Békéser Comitatsbahnen	1.536
Neográder Comitatsbahn	1.524
Localb. Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Tisza-Polgar	1.368
Localbahn Körös-Belovár	1.368
Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.356
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.320
Békes-Csanáder Localbahn	1.308
Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.296
Csetnekthal-Bahn	1.260
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.236
Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.200
Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.176
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.152
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.140
Muranythal-Bahn	1.056
Matraer Vicinalbahnen	1.044
Localbahn Steinamanger-Rum	1.032
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.008
Localbahn Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	1.008

	Gulden
Localbahn Garamberzencze-Léva	996
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	996
Localbahn Pancsova-Petrovoszello	984
Felek-Fogáraser Localbahn	972
Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	924
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	864
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	852
Localbahn Komárom-Dunaszerdahely	840
Localbahn Temesvár-Buzias	840
Localbahn Kaposvár-Mocsolád	828
Boldvathal-Bahn	732
Localbahn Karczag—Tisza-Füred	708
Localbahn Pápa-Csorna	696
Localbahn Kaposvár-Fonyod	684
Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh	684
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	672
Localbahn Zsebely-Csakovár	672
Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza	660
Localbahn Borossebes-Menyháza	624
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	600
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	600
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	600
Localbahn Warasdin-Golubovec	588
Ungarische Südostbahn	528
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	516
Fehereser und Tolnáer Comitatsbahnen	360
Taraczthal-Bahn	144

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1897 ergibt sich gegenüber dem gleichen Monate 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	67·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	22·7
Eisenbahn Wien-Aspang	7·5
K. k. Staatsbahnen	5·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	2·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·5
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	2·4
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·7
Böhmische Nordbahn	0·5

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	262·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	45·9
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	43·8
Welser Localbahn	30·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	29·2
Steyrthal-Bahn	27·5
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	26·5
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	24·8
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	23·1
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	21·4
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	20·5
Gailthal-Bahn	18·7
Localbahn Strakonitz-Winterberg	17·5
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	17·2
Friauler Bahn	15·9
Kolomeaer Localbahnen	15·9
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	14·6
Localbahn Asch-Rossbach	14·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	14·3
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	13·6
Bozen-Meraner Bahn	12·5
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	11·6
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	10·7
Stauding-Stramberger Localbahn	9·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	8·9
Localbahn Wodňan-Prachatitz	8·0
Unterkrainer Bahnen	7·6
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	7·5
Localbahn Gleisdorf-Weiz	5·9
Neutitscheiner Localbahn	5·9
Murthal-Bahn	4·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	4·4
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3·3
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	2·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·0

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	43·3
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	17·0
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	5·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	0·8
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	0·4

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Gölnitzthal-Bahn	101·8
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	40·8
Localbahn Raab-Veszprém-Dombovár	28·2
Localbahn Ruma-Vrdnik	26·9
Localbahn Warasdin-Golubovec	25·6
Taraczthal-Bahn	20·0
Localbahn Steinamanger-Rum	17·8
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	17·6
Matraer Vicinalbahnen	16·0
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	15·9
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	15·8
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	15·2
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	15·1
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	14·3
Mezötur-Turkever Eisenbahn	14·0
Budapester Localbahnen	13·3
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	13·2
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	12·5
Székler Eisenbahn	11·7
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	11·4
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	10·8
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	10·1
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	9·9
Localbahn Vinkovce-Brčka	9·3
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	9·2
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	9·2
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7·9
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	7·8

	%
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	7·6
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	7·2
Localbahn Eperjes-Bartfeld	6·9
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	6·3
Haromszéker Localbahnen	6·3
Bihárer Vicinalbahn	5·5
Poprádthal-Bahn	5·2
Localbahn Budapest-Lajosmizse	5·1
Localbahn Száthmár—Nagybánya	5·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	5·0
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	4·4
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	4·2
Békéser Comitatsbahnen	3·2
Felek-Fogaraser Localbahn	2·5
Localbahn Hermannstadt-Felek	2·4
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2·2
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	2·0
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1·9
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	1·9
Localbahn Kaschau-Torna	1·5
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Tisza-Polgar	0·9
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	0·9
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	0·7
Ungthal-Bahn	0·5

Die Localbahnen Grosswardein-Belenyes-Vaskoh, Máros-Ludas—Bistritz und Terret-Kowaszna weisen keine Differenzen in den kilometrischen Einnahmen aus.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1897 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	%
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1·3
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	4·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	7·1

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1·3
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1·5
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	5·6
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	6·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7·0
Kremsthal-Bahn	8·7
Localbahn Wotic-Selčan	8·9
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	9·2
Localbahn Swoleňowes-Smečna	9·8
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	10·0
Böhmische Commercialbahnen	10·1
Mühlkreis-Bahn	10·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	11·1
Localbahn Auspitz	12·1
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	12·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	12·6
Bukowinaer Localbahnen	13·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	18·9
Localbahn Beneschau-Wlaschim	20·0
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	23·2
Mährische Westbahn	24·0
Kuttenberger Localbahn	24·4
Localbahn Plan-Tachau	31·1
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	32·5
Localbahn Dolina-Wygoda	40·1
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	50·0
Localbahn Postelberg-Laun	52·8

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	%
Mohács-Fünfkirchner Bahn	4·3

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Zagorianer Bahn	0·7
Löcsethal-Bahn	0·7
Békés-Csánader Localbahn	0·9
Torontaler Localbahnen	1·2
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	1·3
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	1·4
Localbahn Zsebely-Csakovár	1·8
Holics-Gödinger Localbahn	1·9
Szilágysager Eisenbahn	2·1
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	2·8
Localbahn Körös-Belovár	3·4
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	4·8
Számosthal-Bahn	4·8
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	6·8
Slavonische Localbahn	8·3
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	8·3
Zsitvathal-Bahn	9·0
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	12·5
Localbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz	16·0
Localb. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	20·8
Csetnekthal-Bahn	21·1
Localbahn Budapest-Gran	22·1
Localbahn Petroszény-Lupény	27·0
Localbahn Borossebes-Menyháza	30·7
Muranythal-Bahn	33·8

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen ergibt sich im Monate Jänner 1897 im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 79.713 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 28.410. Hievon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen 76.224 Personen mit fl. 24.095 und auf die Staatsbahnen in Galizien 3489 Personen mit fl. 4315.

Im Güterverkehre ist eine Frequenzsteigerung um 189.522 t mit einer Mehreinnahme von fl. 410.276 zu verzeichnen. Hievon kommen auf die westlichen Staatsbahnen 152.444 t mit fl. 279.894 und auf die Staatsbahnen in Galizien 37.078 t mit fl. 130.382.

(Fortsetzung auf Seite 648)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1897	1896	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	8.012	7.959	2,277.362	2,216.649	1,645 330	5,638 834	7,284 164	909	6,845.478	860	+ 5·7	8.012	7.959
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.086	5.982	552	2 869	3.421	228	2.987	199	+ 14·5	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	2.109	861	1.088	2.217	3.305	144	4.133	180	— 20·0	23	23
Bukowinaer Landesbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	...	1.419	507	412	1.118	1.530	81	...	...	...	19	...
Itzkany-Suczawa	5	...	2.014	260	184	433	617	123	...	...	...	5	...
Bukowinaer Localbahnen	176	176	14.070	20.123	5.895	29.596	35.291	01	40.735	231	— 13·0	176	176
Čerčan-Modřan	7	...	441	416	98	295	393	56	...	...	...	7	...
Dolina-Wygoda	8	8	...	3.757	...	2.596	2.596	325	4.340	543	— 40 1	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4 893	2.136	1.616	3.668	5.284	264	5.367	268	— 1·5	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.092	437	934	583	1.517	95	1.310	82	+ 15·9	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.942	1.312	1.625	1 701	3 326	85	3.504	90	— 5·6	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	3.602	2 517	1 031	3.913	4.944	159	4.165	134	+ 18·7	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	4 342	1.931	1.064	2.157	3 221	215	3 040	203	+ 5·9	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	8	1.776	634	349	778	1.127	141	934	117	+ 20·5	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2 753	4.806	423	5.085	5.508	167	4.762	144	+ 15·9	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	13 873	5 806	9.197	8 405	17.602	197	19.462	219	— 10 0	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	3.000	637	892	478	1.370	62	1.230	56	+ 10·7	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	...	5.496	2.926	1.528	5.118	6.646	316	...	...	...	21	...
Mährische Westbahn	90	90	12.008	7.897	3.009	11.468	14 477	161	19.110	212	— 24·0	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.528	3.744	190	1.441	1.631	326	2.011	402	— 18·9	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	8.695	3.044	2.989	7.278	10.267	135	9.772	129	+ 4·7	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	1.575	262	285	321	6[illegible]6	43	781	56	— 23·2	14	14
Ostgalizische Localbahnen . . .	73	...	3.482	2.591	1.838	6.170	8.008	110	...	...	...	73	...
Plan-Tachau	13	13	2.739	703	651	796	1.447	111	2.095	161	— 31·1	13	13
Postelberg-Laun	11	11	773	1.146	106	643	749	68	1.585	144	— 52·8	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.665	9.942	241	6.233	6.474	381	1.783	105	+262·9	17	17
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	9	...	3.061	979	495	1.123	1.618	180	...	...	...	9	...
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	1.906	1.369	644	1.313	1.957	196	1.573	157	+ 24·8	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	...	2.441	852	696	1.780	2 476	113	...	...	...	22	...
Strakonitz-Winterberg	32	32	6.419	2.660	1.700	5.411	7 111	222	6.066	189	+ 17·5	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	23.749	16.986	10 331	39 166	49.497	369	46.000	343	+ 7·6	134	134
Valsugana-Bahn	63	...	12.707	975	4.876	2.876	7.752	123	...	...	...	63	...
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.628	1.351	599	1.363	1.962	178	1.341	122	+ 45·9	11	11
Welser Localbahn	54	54	13.063	3 366	4.059	3.200	7.259	134	5 566	103	+ 30·1	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	5.014	15.492	2.289	8.559	10.848	638	12.206	718	— 11·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	8 014	1 478	1.642	2.521	4.163	149	3.864	138	+ 8·0	28	28
Wotic-Selčan	17	17	1 995	1.202	669	2 287	2.956	174	3.247	191	— 8·9	17	17
Ybbsthalbahn	26	...	3.790	800	807	1.316	2.123	82	...	...	...	26	...
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.677	28.217	215	11.778	11.993	1.499	11.872	1.484	+ 1·0	8	8
Zwittau-Polička	19	...	1.661	772	564	1.232	1.796	94	...	...	...	19	...
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.059	5.559	503	4.140	4.643	193	9.279	386	— 50·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	634	6 084	76	2.634	2.710	542	2 980	596	— 9 2	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	144.233	717.107	33.258	387 774	421.032	4.169	410.677	4 066	+ 2·5	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	165 253	160.904	64.020	272.070	336.090	1.050	334.454	1.045	+ 0·5	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	54.897	232.769	30.910	283.904	314.814	1.693	306.214	1.646	+ 2·9	186	186
Linie lit. B	236	236	81.486	347.047	34.325	478 251	512.576	2 172	500.176	2.119	+ 2·5	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	30.189	73.284	12.131	138.013	150.144	1.650	157.237	1.728	— 4·5	91	91

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monates: 1897	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
2,277.362	2,216.649	1,645.330	5,638.834	7,284.164	909	1,616.920	5,228.558	6,845.478	860	+ 5·7	10.908	10.320	incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
5.086	5 982	552	2.869	3.421	228	540	2.447	2.987	199	+ 14·5	2.736	2.388	Asch-Rossbach
2.109	861	1.088	2.217	3.305	144	1.234	2.899	4.133	180	— 20·0	1.728	2·160	Beneschau-Wlaschim
													Bukowinaer Landesb.:
1.419	507	412	1.118	1.530	81	...	...	...	...	...	972	...	Hliboka-Sereth
2.014	260	184	433	617	123	...	...	...	...	...	1.476	...	Itzkany-Suczawa
14.070	20.123	5.895	29 396	35.291	201	5.829	34.906	40.735	231	— 13·0	2.412	2.772	Bukowinaer Localb.
441	416	98	295	393	56	...	...	...	...	...	672	...	Cerčan-Modřan
...	3.757	...	2.596	2.596	325	...	4.340	4.340	543	— 40·1	3.900	6.516	Dolina-Wygoda
4.893	2.136	1.616	3.668	5 284	264	1.460	3.907	5.367	268	— 1·5	3.168	3 216	Fehring-Fürstenfeld
4.092	437	934	583	1.517	95	779	531	1.310	82	+ 15·9	1.140	984	Friauler Bahn
6.942	1 312	1 625	1.701	3.326	85	1.564	1.940	3.504	90	— 5·6	1.020	1.080	Fürstenfeld-Hartberg
3.602	2.517	1.031	3.913	4.944	159	1.055	3.110	4.165	134	+ 18·7	1.908	1.608	Gailthal-Bahn
4.342	1.931	1.064	2.157	3.221	215	1.023	2.017	3.040	203	+ 5·9	2.580	2.436	Gleisdorf-Weiz
1.776	634	349	778	1.127	141	258	676	934	117	+ 20·5	1.692	1.404	Göpfritz-Gr. Siegharts
2.753	4.806	423	5 085	5.508	167	221	4.541	4.762	144	+ 15·9	2.004	1.728	Kolomeaer Localbahnen
13.873	5.806	9.197	8.405	17.602	197	9.077	10.385	19.462	219	— 10·0	2.364	2.628	Lemberg-Bełzec
3.000	637	892	478	1.370	62	886	344	1.230	56	+ 10·7	744	672	Lemberg (Klep.)-Janów
5.496	2.926	1.528	5.118	6.646	316	...	...	...	...	...	3.792	...	Mähr.-Budwitz-Jamn.
12.008	7.897	3 009	11.468	14.477	161	2.520	16.590	19.110	212	— 24·0	1.932	2.544	Mährische Westbahn
1.528	3.744	190	1 441	1.631	326	180	1.831	2.011	402	— 18 9	3.912	4.824	Mösel-Hüttenberg
8.695	3 044	2.989	7.278	10.267	135	2 957	6.815	9.772	129	+ 4·7	1.620	1.548	Murthal-Bahn
1.575	262	285	321	606	43	298	483	781	56	— 23·2	516	672	Nakři-Netolitz Netolitz
3.482	2.591	1.838	6.170	8.008	110	...	...	...	...	...	1.320	...	Ostgalizische Localb.
2.739	703	651	796	1.447	111	673	1.422	2.095	161	— 31·1	1.332	1.932	Plan-Tachau
773	1.146	106	643	794	68	176	1.409	1.585	144	— 52·8	816	1.728	Postelberg-Laun
1.665	9.942	241	6.233	6.474	381	210	1 573	1.783	105	+ 262·9	4.572	1.260	Potscherad-Wurzmes
3.061	979	495	1.123	1.618	180	...	...	...	...	...	2.160	...	Schlackenw.-Joachimst.
1.906	1.369	644	1.313	1.957	196	617	956	1.573	157	+ 24·8	2.352	1.884	Schwarzenau-Waidhofen
2.441	852	696	1.780	2.476	113	...	...	...	...	...	1.356	...	Schwarzenau-Zwettl
6.419	2.660	1 700	5.411	7.111	222	1.732	4.334	6.066	189	+ 17·5	2.664	2.268	Strakonitz-Winterberg
23.749	16.986	10.331	39.166	49.497	369	10.481	35.519	46.000	343	+ 7·6	4.428	4.116	Unterkrainer Bahnen
12.707	975	4.876	2.876	7.752	123	...	...	...	...	...	1.476	...	Valsugana Bahn
2.628	1.351	599	1.363	1.962	178	465	876	1.341	122	+ 45·9	2.136	1.464	Vöcklabruck-Kammer
13.063	3.366	4.059	3.200	7.259	134	3.610	1.956	5.566	103	+ 30·1	1.608	1.236	Welser Localbahnen
													Wittmannsdorf-(Leobd.)
5.014	15.492	2.289	8.559	10 848	638	2.116	10 090	12.206	718	— 11·1	7.656	8.616	Ebenfurther Eisenb.
8.014	1.478	1.642	2.521	4.163	149	1.545	2 319	3.864	138	+ 8·0	1.788	1.656	Wodňan-Prachatitz
1.995	1.202	669	2.287	2.956	174	724	2.523	3.247	191	— 8·9	2.088	2.292	Wotic-Selčan
3.790	800	807	1.316	2.123	82	...	...	...	...	...	984	...	Ybbsthalbahn
1.677	28.217	215	11.778	11.993	1.499	186	11.686	11.872	1.484	+ 1·0	17.988	17.808	Zeltweg-Fohnsdorf
1.661	772	564	1.232	1.796	94	...	...	...	...	...	1.128	...	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
2.059	5 559	503	4.140	4.643	193	546	8.733	9.279	386	— 50·0	2.316	4.632	Časlau-Zawratetz
634	6.084	76	2.634	2 710	542	100	2.880	2.980	596	— 9·2	6.504	7.152	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
144.233	717.107	33.258	387.774	421.032	4.169	32.469	378.208	410.677	4.066	+ 2·5	50.028	48.792	Aussig-Teplitzer Eisenb.
165.253	160.904	64.020	272.070	336.090	1.050	62.923	271.531	334.454	1.045	+ 0·5	12.600	12.540	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
54.897	232.769	30.910	283.904	314.814	1.693	29.572	276.642	306.214	1.646	+ 2·9	20.316	19.752	Linie lit. A
81.486	347.047	34 325	478.251	512.576	2.172	35.164	465.012	500.176	2 119	+ 2·5	26.064	25.428	Linie lit. B
30.189	73.284	12 131	138.013	150.144	1.650	11.188	146 049	157.237	1.728	— 4 5	19.800	20.733	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1897 (Kilometer)	1896 (Kilometer)	Im Monate Jänner 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom.	1896: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1897 (Kilometer)	1896 (Kilometer)
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	695.898	1,080.630	486.252	2,394.055	2,880.307	2.780	2,797.032	2.700	+ 3·0	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	75.125	44.799	16.397	38.676	55.073	196	50.653	180	+ 8·9	281	281
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	50.665	118.853	21.411	194.545	215.956	3.374	128.858	2 013	+ 67·6	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	8.321	65.102	1.876	33.970	35.846	2.390	29.214	1 948	+ 22·7	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	240·745	209.005	173.977	533.429	707.406	1.126	760.837	1.212	— 7·1	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	117.434	277.577	74.493	390.042	464.535	1.508	471.262	1.530	— 1·4	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	631.589	742 969	408.573	1,606.777	2,015.350	1.475	1,968.434	1.441	+ 2·4	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	24.311	22.783	6.242	19.642	25.884	784	26.192	794	— 1·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	689.379	401.282	577.078	2,004.481	2,581.559	1.706	2,517.377	1.664	+ 2·5	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	6.353	. . . .	933	. . . .	933	233	646	162	+ 43·8	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	118.689	140.603	54.342	234.967	289.309	1.015	284.496	998	+ 1·7	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	62.022	25.529	17.769	30.501	48.270	542	44 925	504	+ 7·5	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	21.583	50.716	6.906	58.314	65.220	1.003	68.292	1.051	— 4·6	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.788	856	526	547	1.073	153	1.218	174	— 12·1	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	24.055	20.428	6.487	22.641	29.128	151	32.336	168	— 10·1	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	17.034	5.327	10.435	11.466	21.901	707	19.473	628	+ 12·5	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.762	1.304	807	2.204	3.011	120	3.456	138	— 1·3	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.493	1.897	829	2.937	3.766	151	4.309	172	— 12·2	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	16.059	7.673	5.172	9.460	14.632	209	16.010	229	— 8·7	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8·770	3.633	939	1.540	2.479	826	3.275	1.092	— 24·4	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.013	856	4.029	1.887	5.916	247	5.748	240	+ 2·9	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	6.821	1.086	4.188	5.230	9.418	162	10.470	181	— 10·5	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.677	5.220	1.544	4.356	5.900	738	5.576	697	+ 5·9	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.285	1.336	706	1.608	2.314	154	3.416	228	— 32·5	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.493	613	770	939	1.709	68	1.392	56	+ 21·4	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	36.715	12.910	12.628	12.358	24.986	735	26.838	789	— 6·7	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	7	6.389	2.872	1.724	2.920	4.644	186	1.007	144	+ 29·2	25	7
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	6.966	2.416	3.054	3.305	6.359	95	6.136	92	+ 3·3	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.560	23.150	1 353	14.871	16 224	901	14.820	823	+ 9·5	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.710	4.754	3.130	5 540	8.670	181	6.800	142	+ 27·5	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . .	475	572	94	449	543	78	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.701	23.667	158	16.891	17.049	1.705	18.903	1.890	— 9·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.810	9.347	1.642	11.330	12.972	333	14.872	381	— 12·6	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.562	5.024	1.745	4.387	6.132	125	5.471	112	+ 11·6	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.028	. . . .	1.028	1.028	129	957	120	+ 7·5	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	56.330	6.712	5.536	4.167	9.703	970	8.539	854	+ 13·6	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	169.204	385	20.572	561	21.133	503	18.418	439	+ 14·6	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	34.948	. . . .	5.277	. . . .	5.277	440	4.617	385	+ 14·3	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	113.267	. . . .	8.521	. . . .	8 521	1.217	8.163	1.166	+ 4·4	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	63.620	1.521	5.184	884	6.068	867	5.182	740	+ 17·2	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	95.876	. . . .	7.431	. . . .	7.431	1.238	5.874	979	+ 26·5	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	6.972	3.003	932	1.869	2.801	200	3.018	215	— 7·0	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	43.311	7.421	5.606	1.398	7.004	389	5.695	316	+ 23·1	18	18
Summe	16.863	16.521	6,460.391	7,255.138	3,853.604	15,080.877	18,934.481	1.123	18,201.543	1.102	+ 1·9	16.863	16.521

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
695.898	1,080.630	486.252	2,394.055	2,880 307	2.780	448.156	2,348.876	2,797.032	2.700	+ 3·0	33.360	32.400	Hauptbahnnetz
75.125	44.799	16.397	38 676	55.073	196	15.627	35.026	50.653	180	+ 8·9	2.352	2 160	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
50.665	118.853	21.411	194.545	215.956	3.374	18.360	110.498	128.858	2 013	+ 67·6	40.488	24.156	Oesterr. Strecke
8.321	65.102	1 876	33.970	35.846	2 390	1.533	27.681	29.214	1.948	+ 22·7	28.680	23.376	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn:
240.745	209.005	173.977	533.429	707.406	1 126	166.590	594.247	760.837	1.212	— 7·1	13.512	14.544	Garantirte Strecken
117.434	277.577	74.493	390.042	464 535	1.508	68 254	403.008	471.262	1.530	— 1·4	180.96	18.360	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
631.589	742.969	408.573	1,606.777	2,015.350	1.475	403.220	1,565.214	1,968.434	1.441	+ 2·4	17.700	17.292	Oesterr. Linien
24.311	22.783	6.242	19.642	25.884	784	6.118	200.74	26.192	794	— 1·3	9 408	9.528	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
689.379	401.282	577.078	2,004.481	2,581.559	1.706	562.407	1,954.970	2,517.377	1.664	+ 2·5	20.472	19.968	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
6.353	. . . . .	933	. . . . .	933	233	646	. . . . .	646	162	+ 43·8	2.796	1.944	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
118.689	140.603	54.342	234.967	289.309	1.015	50.642	233.854	284.496	998	+ 1.7	12.180	11.976	Südnordd. Verbindgsb.
62.022	25.529	17.769	30.501	48.270	542	16.569	28.356	44.925	504	+ 7·5	6.504	6.048	Wien-Aspang Bahn
21.583	50.716	6.906	58.314	65.220	1.003	6 448	61.844	68.292	1.051	— 4·6	12 036	12.612	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
4.788	856	526	547	1.073	153	489	729	1.218	174	— 12·1	1.836	2.088	Auspitzer Localbahn
24.055	20.428	6.487	22.641	29.128	151	5.643	26.693	32.336	168	— 10·1	1.812	2.016	Böhm. Commercialb.
17.034	5.327	10.435	11.466	21 901	707	9.532	9.941	19.473	628	+ 12·5	8.484	7.536	Bozen-Meraner Bahn
1.762	1.304	807	2.204	3.011	120	662	2.794	3.456	138	— 1·3	1.440	1.656	Deutschbrod-Humpoletz
2.493	1.897	829	2.937	3 766	151	714	3.595	4 309	172	— 12·2	1.812	2.064	Gr.-Priesen-W.-Auscha
16 059	7.673	5.172	9.460	14.632	209	4.983	11 027	16.010	229	— 8·7	2.508	2.748	Kremsthal-Bahn
8.770	3.633	939	1.540	2.479	826	733	2.542	3.275	1.092	— 24·4	9.912	13.104	Kuttenberger Localb.
6.013	856	4.029	1.887	5.916	247	3.724	2.024	5 748	240	+ 2·9	2.964	2.880	Mori-Arco-Riva a. G.
6.821	1.086	4.188	5.230	9.418	162	4.237	6.233	10.470	181	— 10·5	1.944	2.172	Mühlkreis-Bahn
8.677	5.220	1.544	4.356	5.900	738	1.375	4.201	5.576	697	+ 5·9	8.856	8.364	Neutitscheiner Localb.
2.285	1.336	706	1.608	2.314	154	565	2.851	3 416	228	— 32·5	1.848	2.736	Reichenau a/K.-Solnitz
2.493	613	770	939	1.709	68	757	635	1.392	56	+ 21·4	816	672	Radkersburg-Luttenbg.
36.715	12.910	12.628	12.358	24.986	735	12.708	14.130	26.838	789	— 6·7	8.820	9.468	Reichenberg-Gablonz-T.
6.389	2.872	1.724	2 920	4.644	186	455	552	1.007	144	+ 29 2	2.232	1.728	Salzburg-Lamprechtsh.
6 966	2.416	3.054	3 305	6.359	95	3.133	3.003	6 136	92	+ 3·3	1.140	1.104	Salzkammergut-Localb.
6.560	23.150	1.353	14.871	16.224	901	1 233	13.587	14.820	823	+ 9·5	10.812	9.876	Stauding-Stramberger
9.710	4.754	3.130	5.540	8.670	181	2.733	4.067	6.800	142	+ 27·5	2.172	1.704	Steyrthal-Bahn
475	572	94	449	543	78	. . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	936	. . .	Stramberg-Wernsdorf
1.701	23.667	158	16.891	17.049	1.705	151	18.752	18.903	1.890	— 9·8	20.460	22 680	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
4.810	9.347	1.642	11.330	12.972	333	1.695	13.177	14.872	381	— 12·6	3.996	4.572	Cilli-Wöllan
7.562	5.024	1.745	4.387	6.132	125	1.510	3.961	5.471	112	+ 11·6	1.500	1.344	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
. . . . .	1.028	. . . .	1.028	1.028	129	. . . .	957	957	120	+ 7·5	1.548	1.440	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
56.330	6.712	5.536	4.167	9.703	970	5.078	3.461	8.539	854	+ 13·6	11.640	10.248	Brünner Localeisenb.-G.
169.204	385	20.572	561	21.133	503	17.911	507	18.418	439	+ 14·6	6.036	5.268	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
34.948	. . . . .	5.277	. . . . .	5.277	440	4.617	. . . . .	4.617	385	+ 14·3	5.280	4.620	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
113.267	. . . . .	8.521	. . . . .	8.521	1.217	8.163	. . . . .	8.163	1.166	+ 4·4	14.604	13.992	Dampftr. Wien-Nussd.
63.620	1.521	5.184	884	6.068	867	4.675	507	5.182	740	+ 17·2	10.404	8.880	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
95.876	. . . . .	7.431	. . . . .	7.431	1 238	5.874	. . . . .	5.874	979	+ 26·5	14.856	11.748	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
6.972	3.003	932	1.869	2.801	200	588	2.430	3.018	215	— 7·0	2.400	2 580	Salzburger Eisenb. u. Tr.
43.311	7.421	5.606	1.398	7.004	389	4.663	1.032	5.695	316	+ 23·1	4.668	3.792	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
6,460.391	7,255.138	3,853.604	15,080.877	18,934.481	1.123	3,714.469	14,487.074	18,201.543	1.102	+ 1·9	13.476	13.224	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1897	1896	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.553·3	7.553·3	2,239.000	1,456.400	1,325.592	5,183.008	6.508.600	862	6,458.191	855	+ 0·8	7553·3	7553·3
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68·1	68·1	12.200	20.300	5.500	32.500	38.000	558	37.875	556	+ 0·4	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	19.000	3.800	9.500	7.500	17.000	157	16.676	154	+ 1·9	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	145	22.000	2.500	11.000	5.000	16.000	110	13.703	95	+ 15·8	145	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	4.500	1.600	1.900	2.300	4.200	71	3.863	65	+ 9·2	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	9.000	2.300	4.500	4.500	9 000	109	9.114	110	— 0·9	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	4.000	2.200	2.000	4.300	6.300	128	6.074	124	+ 3·2	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	17.600	3.900	8.800	7.700	16.500	125	15.741	119	+ 5·5	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	...	3.600	900	1.800	1.700	3.500	61	...	...	...	57·8	...
Budapest-Gran Localbahn	49·8	44·7	10.000	2.500	5.000	5.000	10.000	201	11.541	258	— 22·1	49·8	44·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	5.800	2.700	2.900	3.600	6.500	103	6.197	98	+ 5·1	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.200	1.100	400	2.100	2.500	105	3.171	133	— 21·1	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136·1	136·1	13.000	4.500	6.500	9.000	15.500	144	15.354	113	+ 0·9	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	8.000	3.000	4 000	6.000	10.000	176	8.983	158	+ 11·4	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	39·3	39·3	4.600	500	2 300	1.000	3.300	84	3.098	79	+ 6·3	39·3	39·3
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	132·5	...	4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	30	...	...	...	132·5	...
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.600	1.000	2.300	1.900	4.200	81	4.085	79	+ 2·5	51·9	51·9
Garamberzencze-Léva-Localb.	66·1	...	4.000	1.800	2.000	3.500	5.500	83	...	...	...	66·1	...
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50·2	50·2	4.800	4.600	2.400	9.100	11.500	229	11.396	227	+ 0·9	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	22.600	5.000	11.300	10.000	21 300	303	22.903	325	— 6·8	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	9.200	5.500	4.800	11.000	15.800	136	15.862	136	0	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42	37·4	3.400	1.300	1.700	2.500	4.200	100	3.932	105	— 4·8	42	37·4
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	22.000	6.500	11.000	13.000	24.000	203	22.595	191	+ 6·3	118·3	118·3
Hegyes-Feketehegy-Palanka	55·5	...	4.000	3.500	2.000	7.000	9.000	162	...	...	...	55·5	...
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	3.800	1.200	1.900	2.300	4.200	130	4.083	127	+ 2·4	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod	11·9	11·9	1.600	100	500	100	600	50	569	48	+ 4·2	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.200	400	300	400	700	56	802	64	— 12·5	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	1.600	500	800	1.000	1.800	69	1.291	49	+ 40·8	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54·1	...	3.000	1.000	1.500	1.600	3.100	57	...	...	...	54·1	...
Karczag-Tiszafüred	44·3	...	3.200	500	1.600	1.000	2.600	59	...	...	...	44·3	...
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	7.000	4.300	3.500	8.500	12.000	203	11.810	200	+ 1·5	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	41·9	41·9	3.000	300	1.500	600	2.100	50	2.075	49	+ 2·0	41·9	41·9
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb.	29·7	...	2.200	300	1.100	600	1.700	57	...	...	...	29·7	...
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.000	3.500	2 000	7.000	9.000	198	7.815	172	+ 15·1	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	4.000	900	2.000	1.700	3.700	114	3.836	118	— 3·4	32·4	32·4
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	...	2.600	1.200	1.300	2.400	3.700	70	...	...	...	53·2	...
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	2.400	1.000	1.200	2.000	3.200	144	2.875	130	+ 10·8	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	4.000	1.400	2.000	2.700	4.700	43	4.724	43	0	110·3	110·3
Máros-Vasarhely—Szász-Régen	32·3	32·3	4.600	1.500	2.300	3.000	5.300	164	4.801	149	+ 10·1	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	8.000	3.800	4.000	7.500	11.500	87	10.006	75	+ 16·0	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	15·3	15·3	1.400	400	700	800	1.500	98	1.322	86	+ 14·0	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.400	1.200	1.200	2.400	3.600	88	5.443	133	— 33·8	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	...	2.200	600	1.100	1.100	2.200	77	...	...	...	28·4	...
Neógráder Comitatsbahnen	110·2	...	14.000	3.500	7.000	7.000	14.000	127	...	...	...	110·2	...
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.400	2.700	3.200	5.300	8.500	149	7.927	139	+ 7·2	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	...	2.200	500	1.100	1.000	2.100	58	...	...	...	36·4	...
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33	...	3.000	600	1.500	1.200	2.700	82	...	...	...	33	...
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	1.600	8.000	800	16.000	16.800	928	23.027	1.272	— 27·0	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	13.200	1.300	4.000	2.600	6.600	150	6.698	152	— 1·3	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	5.000	3.000	2.500	5.900	8.400	243	8.638	250	— 2·8	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár	199	120·5	8.000	3.000	4.000	6.000	10.000	50	4.713	39	+ 28·2	199	120·5
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	2.500	200	3.000	3.200	184	2.518	145	+ 26·9	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	11.200	5.200	5.600	10.400	16.000	132	17.447	144	— 8·3	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	1.100	2.000	2.000	2.500	4.500	96	3.966	84	+ 14·3	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	9.000	3.300	4.500	6.500	11.000	210	10.002	191	+ 9·9	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	2.800	200	1.400	400	1.800	86	1.527	73	+ 17·8	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	8.400	3.500	4.200	6.900	11.100	184	10.568	175	+ 5·1	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	4.800	1.500	2.400	3.000	5.400	153	4.825	137	+ 11·7	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	93·2	8.000	4.800	3.500	9.500	13 000	139	12.852	138	+ 0·7	93·2	93·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	7.200	500	3.600	900	4.500	130	4.102	119	+ 9·2	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	9.800	5.100	4.900	10.200	15.100	140	15.396	143	— 2·1	107·8	107·8

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats 1897	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
2,239.000	1,456.400	1,325.592	5,183.008	6,508.600	862	1,306.392	5,151.799	6,458 191	855	+ 0·8	10.344	10.260	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
12.200	20.300	5.500	32.500	38 000	558	4.741	33.134	37.875	556	+ 0·4	6.696	6.672	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
19.000	3.800	9.500	7 500	17.000	157	9.401	7.275	16.676	154	+ 1·9	1.884	1.848	Bács-Bodrogher Com. B.
22.000	2.500	11.000	5.000	16.000	110	9.519	4.184	13.703	95	+ 15·8	1.320	1.140	Baja-Zombor-Neusatz
4.500	1.600	1.900	2.300	4.200	71	1.933	1.930	3 863	65	+ 9·2	852	780	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
9 000	2.500	4.500	4.500	9 000	109	3.438	5.676	9.114	110	— 0·9	1.308	1.320	Békés-Csanáder Bahn
4.000	2.200	2 000	4.300	6.300	128	1.796	4.278	6.074	124	+ 3·2	1.536	1.488	Békéser Comitatsbahnen
17.600	3.900	8.800	7.700	16.500	125	8.666	7.075	15.741	119	+ 5·5	1.590	1.428	Biharer Vicinalbahn
3.600	900	1.800	1.700	3.500	61	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	732	. . .	Boldvathalbahn
10.000	2.500	5.000	5.000	10 000	201	3.904	7.637	11.541	258	— 22·1	2.412	3.096	Budapest-Gran Localb.
5.800	2.700	2.900	3.600	6.500	103	3.193	3 004	6.197	98	+ 5·1	1.236	1.176	Budapest-Lájosmizse
1.200	1.100	400	2.100	2.500	105	446	2.725	3.171	133	— 21·1	1.260	1.596	Csetnekthal-Bahn
13.000	4.500	6.500	9.000	15.500	114	6.164	9.190	15.354	113	+ 0·9	1.368	1.356	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
8.000	3.000	4 000	6.000	10.000	176	3.842	5.141	8.983	158	+ 11·4	2.112	1.896	Debreczin-Hajdu-Nánás
4.600	500	2.300	1.000	3.300	84	2.170	928	3.098	79	+ 6·3	1.008	948	Debreczin—Nagy-Léta
4.000	1.000	2 000	2.000	4.000	30	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	360	. . .	Fehereser und Tolnaer
4.600	1.000	2.300	1.900	4.200	81	2.382	1.703	4 085	79	+ 2·5	972	948	Felek-Fogaraser Bahn
4.000	1.800	2.000	3.500	5.500	83	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	996	. . .	Garamberzencze-Léva
4.800	4.600	2.400	9.100	11.500	229	2.442	8.954	11.396	227	+ 0·9	2.748	2.724	Gran—Almás-Füzitö
22.600	5.000	11.300	10.000	21.300	303	11.749	11.154	22.903	325	— 6·8	3.636	3.900	G. Kikinda-G. Becskerek
9.200	5.500	4.800	11.000	15.800	136	4.950	10.912	15.862	136	0	1.632	1.632	Grosswardein-B.-Vaskoh
3.400	1.300	1.700	2.500	4.200	100	1.651	2.281	3 932	105	— 4·8	1.200	1.260	Gyula-Feherv.-Zalathna
22.000	6.500	11.000	13.000	24.000	203	10.536	12.059	22.595	191	+ 6·3	2.436	2.292	Háromszéker Localb.
4.000	3.500	2.000	7.000	9.000	162	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.944	. . .	Hegyes-Fek.-Palanka
3.800	1.200	1.900	2.300	4.200	130	2.298	1.785	4.083	127	+ 2·4	1.560	1.524	Hermannst.-Felek. Lb.
1.600	100	500	100	600	50	410	159	569	48	+ 4·2	600	576	Hermannst.-N. Disznod
1.200	400	300	400	700	56	384	418	802	64	— 12·5	672	768	Hidegkut-Gyönk-Tamási
1.600	500	800	1 000	1.800	69	630	661	1.291	49	+ 40·8	828	588	Kaposvár-Mocsolad
3 000	1.000	1.500	1.600	3.100	57	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	684	. . .	Kaposvár-Fonyod
3.200	500	1.600	1.000	2.600	59	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	708	. . .	Karczag-Tiszafüred
7.000	4.300	3.500	8.500	12.000	203	3.610	8 200	11.810	200	+ 1·5	2.436	2.400	Kaschau-Torna
3.000	300	1.500	600	2.100	50	1.681	394	2.075	49	+ 2·0	600	588	Kecskem.-Füllöpszállás
2.200	300	1.100	600	1.700	57	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	684	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
4.000	3.500	2.000	7.000	9.000	198	1.639	6.176	7.815	172	+ 15·1	2.376	2.064	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
4.000	900	2.000	1.700	3.700	114	2.186	1.650	3.836	118	— 3·4	1.368	1.416	Körös-Belovár Localb.
2.600	1.200	1.300	2.400	3.700	70	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	840	. . .	Komorn-Dunaszerdah.
2.400	1.000	1.200	2.000	3.200	144	730	2.145	2.875	130	+ 10·8	1.728	1.560	Kun-Szt. Márton-Szentes
4.000	1.400	2.000	2 700	4.700	43	2.076	2.648	4.724	43	0	516	516	Máros-Ludás—Bistritz
4.600	1.500	2.300	3.000	5.300	164	2.304	2.497	4 801	149	+ 10·1	1.968	1.788	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
8.000	3.800	4.000	7.500	11.500	87	3.661	6.345	10.006	75	+ 16·0	1.044	900	Matraer Vicinalbahnen
1.400	400	700	800	1.500	98	626	696	1.322	86	+ 14·0	1.176	1.032	Mezötur-Turkever E.
2.400	1.200	1.200	2.400	3.600	88	1.201	4.242	5.443	133	— 33·8	1.056	1.596	Muránythalbahn
2.200	600	1.100	1.100	2.200	77	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	924	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
14.000	3.500	7.000	7.000	14.000	127	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.524	. . .	Neógráder Comitatsb.
6.400	2.700	3.200	5.300	8.500	149	2.790	5.137	7.927	139	+ 7·2	1.788	1.668	Nyiregyháza-M.-Szalka
2.200	500	1.100	1.000	2.100	58	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	696	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
3.000	600	1.500	1.200	2.700	82	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	984	. . .	Pancsova-Petrovszelloo
1.600	8.000	800	16.000	16.800	928	780	22.247	23.027	1.272	— 27·0	11.136	15.264	Petroszény-Lupény
13.200	1.300	4.000	2 600	6.600	150	3.745	2.953	6.698	152	— 1·3	1.800	1.824	Pressburg-Dunaszerdah.
5.000	3.000	2 500	5.900	8.400	243	3.092	5 546	8 638	250	— 2·8	2.916	3.000	P. Tenyö-K. Szt. Márton
8.000	3.000	4.000	6.000	10.000	50	2.671	2.042	4.713	39	+ 28·2	600	468	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
600	2.500	200	3.000	3.200	184	190	2 328	2.518	145	+ 26·9	2.208	1.740	Ruma-Vrdnik
11.200	5.200	5.600	10.400	16.000	132	5.378	12.069	17.447	144	— 8·3	1.584	1.728	Slavonische Localbahn
1.100	2.000	2 000	2.500	4.500	96	2.116	1.850	3.966	84	+ 14·3	1.152	1.008	Somogy-Szobb-Barcs
9.000	3.300	4.500	6.500	11.000	210	4.398	5.604	10.002	191	+ 9·9	2.520	2.292	Steinamanger-Pinkafeld
2.800	200	1.400	400	1.800	86	1.244	283	1.527	73	+ 17·8	1.032	876	Steinamanger-Rum
8.400	3.500	4.200	6.900	11.100	184	3.299	7.269	10 568	175	+ 5·1	2.208	2.100	Száthmar-Nagybánya
4.800	1.500	2 400	3.000	5.400	153	2.299	2.526	4 825	137	+ 11·7	1.836	1.644	Székler Bahn
8.000	4.800	3.500	9.500	13.000	139	3.070	9.782	12.852	138	+ 0·7	1.668	1.656	Szt. Lörincz—Slatina
7.200	500	3.600	900	4.500	130	3 295	807	4.102	119	+ 9·2	1.560	1.428	Szentes-H.-M.-Vasárhely
9.800	5.100	4.900	10.200	15.100	140	5.000	10.396	15.396	143	— 2·1	1.680	1.716	Szilágyságer Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1897	1896	Im Monate Jänner 1896 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende Jänner 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	700	100	300	100	400	12	336	10	+ 20·0	32·9	32
Temesvár—Buziás	35·8	. . .	2.400	700	1.200	1.300	2.500	70	. . .	. . .	. .	35·8	. .
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	8.000	1.000	4.000	2.000	6.000	95	5.158	82	+ 15·9	62·9	62
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	47·5	. . .	2.800	600	1.400	1.200	2.600	55	. . . .	. .	. . .	47·5	. .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	3.000	1.500	1.500	3.000	4.500	142	4.304	136	+ 4·4	31·6	31
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	2.000	500	1.000	1.000	2.000	44	. . . .	. . .	. . .	45·3	. .
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	9.000	1.300	4.500	2.500	7.000	83	6.499	77	+ 7·8	84 6	84
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.600	3.600	2.800	7.200	10.000	188	9.145	172	+ 9·3	53·1	53
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	1.600	500	800	1.000	1.800	49	1.426	39	+ 25·6	36·5	36
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	38.000	20.000	19.000	40.000	59.000	173	57.540	169	+ 2·4	340·2	340
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	16.000	5.500	8.000	11.000	19.000	148	19.226	149	— 0·7	128·8	128
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	43·1	26·3	2.200	1.300	1.100	2.500	3.600	84	2.632	100	— 16·0	43·1	26
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·2	48·2	3.200	600	1.600	1.100	2.700	56	2.750	57	— 1·8	48·2	48
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	900	2.200	1.600	4.300	5.900	132	6.466	145	— 9·0	44·6	44
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	377·9	377·9	91.285	220.726	45.100	255.083	300.183	794	209.432	554	+ 43·3	377·9	377
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.734	26.529	2.201	35.543	37.744	558	39.439	583	— 4·3	67·6	67
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	48.750	47.478	14.580	61.282	75.862	633	64.826	541	+ 17·0	119·8	119
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	143.776	160 910	140.186	429.123	569.309	809	538 048	764	+ 5·9	704·1	704
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361	79.750	54.600	35.100	86.000	121.100	311	97.630	270	+ 15·2	389·9	361
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	58·4	38·3	2.461	9 324	1.070	9.844	10.914	187	9.052	236	— 20·8	58·4	38
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	421	997	140	960	1.100	52	1.580	75	— 30·7	21·1	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	4.881	13.353	3.454	19.625	23.079	187	19.628	159	+ 17·6	123·2	123
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	199.167	7.842	24.566	1.556	26.122	569	23.037	502	+ 13·3	45·9	45
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	75.648	133	5.705	621	6.326	791	5.862	733	+ 7·9	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn)*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	3.848	1.504	2.159	2.712	4.871	108	4 527	101	+ 6·9	44·9	44
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.928	13.177	655	14.008	14.663	444	7.268	220	+101·8	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	6·465	1.258	1.619	1.692	3.311	190	3.146	181	+ 5·0	17·4	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	11.891	3.972	2.446	640	3.086	113	2.867	105	+ 7·6	27·3	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.318	950	156	549	705	207	716	211	+ 1·9	3·4	3
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.241	3.799	357	977	1.334	155	1.452	169	— 8·3	8·6	8
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	2.547	797	827	1.259	2.086	217	2.111	220	— 1·4	9·6	9
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.367	1.139	988	879	1.867	147	1.876	148	— 0·7	12·7	12
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58	58	6.834	11.002	1.383	14.520	15.903	274	15.560	268	+ 2·2	58	58
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	3.864	5.235	1.523	12.102	13.625	161	13.372	158	+ 1·9	84·6	84
N.-Lomn.—Tatra-Lomn.(elekt.)*)	. . .	. . .	. . . .	. .	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	.
Poprádthal-Bahn	14	14	5.545	5.556	1.397	3.684	5.081	363	4.834	345	+ 5 2	14	14
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	22.061	10 464	17.890	27.030	44.920	198	47.028	208	— 4·8	226·4	226
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	1.557	2.705	333	1.169	1.502	137	1.334	121	+ 13.2	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.742	487	365	308	673	72	597	64	+ 12·5	9·3	9
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	6	3.600	1	1.050	1.051	184	1.050	184	0	5·7	5
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	59.868	7.287	19.233	16.785	36.018	168	36.401	170	— 1·2	214·7	214
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.300	4.910	2.248	6.492	8.740	204	8.718	203	+ 0·5	42·9	42
Summe	15.051	14.067	3,520.255	2,272.834	1,892.574	6,563.901	8,456 475	561	8,162.885	580	— 3·3	15.051	14.067
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.863	16.521	6,460.391	7,255.138	3,853.604	15,080.877	18,934.481	1.123	18,201.543	1.102	+ 1·9	16.863	16.521
Summe der ungar. Eisenbahnen	15.051	14.067	3,520.255	2,272.834	1,892.574	6,563.901	8,456.475	561	8,162.885	580	— 3·3	15.051	14.067
Hauptsumme	31.914	30.588	9,980.646	9,527.972	5,746.178	21,644.778	27,390.956	858	26,364.428	862	— 0·5	31.914	30.588

Oesterreichische

Achenseebahn*)	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Gaisbergbahn*)	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	770	. . . .	281	. . . .	281	. . .	105	. .	. .	. .	. .
Schafbergbahn*)	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .

*) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats 1896	1895	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
700	100	300	100	400	12	221	115	336	10	+ 20·0	144	120	Taraczthal-Bahn
2.400	700	1.200	1.300	2.500	70	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	840	. . .	Temesvár-Buzias
8.000	1.000	4.000	2.000	6.000	95	3.568	1.590	5.158	82	+ 15·9	1.140	984	Temesvár-N. Szt. Miklos
2.800	600	1.400	1.200	2.600	55	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	660	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
3.000	1.500	1.500	3.000	4.500	142	1.354	2.950	4.304	136	+ 4·4	1.704	1.632	Ujszász-Jaszapáther E.
2.000	500	1.000	1.000	2.000	44	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	528	. . .	Ungarische Südostbahn
9.000	1.300	4.500	2.500	7.000	83	4.132	2.367	6.499	77	+ 7·8	996	924	Versecz—Kubin-Dunap.
5.600	3.600	2.800	7.200	10.000	188	2.563	6.582	9.145	172	+ 9·3	2.256	2.064	Vinkovce-Brčka
1.600	500	800	1.000	1.800	49	763	663	1.426	39	+ 25·6	588	468	Warasdin-Golubovec
38.000	20.000	19.000	40.000	59.000	173	17.859	39.681	57.540	169	+ 2·4	2.076	2.028	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
16.000	5.500	8.000	11.000	19.000	148	7.200	12.026	19.226	149	— 0·7	1.776	1.788	Zagorianer Bahn
2.200	1.300	1.100	2.500	3600	84	755	1.877	2.632	100	— 16·0	1.008	1.200	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
3.200	600	1.600	1.100	2.700	56	1.542	1.208	2.750	57	— 1·8	672	684	Zsebely-Csákovárer Lb.
900	2.200	1.600	4.300	5.900	132	1.609	4.857	6.466	145	— 9·0	1.584	1.740	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
91.285	220.726	45.100	255.083	300.183	794	43.471	165.961	209.432	554	+ 43·3	9.528	6.648	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
4.734	26.529	2.201	35.543	37.744	558	1.980	37.459	39.439	583	— 4·3	6.696	6.996	Mohács-Fünfkirchner E.
48.750	47.478	14.580	61.282	75.862	633	13.280	51.546	64.826	541	+ 17·0	7.596	6.492	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
143.776	160.910	140.186	429.123	569.309	809	119.207	418.841	538.048	764	+ 5·9	9.708	9.168	Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
79.750	54.600	35.100	86.000	121.100	311	27.300	70.330	97.630	270	+ 15·2	3.732	3.240	Arader u. Csánader E.
2.461	9.324	1.070	9.844	10.914	187	155	8.897	9.052	236	— 20·8	2.244	2.832	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
421	997	140	960	1.100	52	120	1.460	1.580	75	— 30·7	624	900	Borossebes-Menyháza
4.881	13.353	3.454	19.625	23.079	187	3.204	16.424	19 628	159	+ 17·6	2.244	1 908	Barcs-Pakraczer E.
199.167	7.842	24.566	1.556	26.122	569	21.504	1.533	23.037	502	+ 13·3	6.828	6.024	Budapester Localb.
75.648	133	5.705	621	6.326	791	4.990	872	5.862	733	+ 7·9	9.492	8.796	Budapest-Szt. Lörincz
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
3.848	1.504	2.159	2.712	4.871	108	2.187	2.340	4.527	101	+ 6·9	1.296	1.212	Eperjes-Bartfeld
2.928	13.177	655	14.008	14.663	444	744	6.524	7.268	220	+101·8	5 328	2.640	Gölnitzthal-Bahn
6.465	1.258	1.619	1 692	3.311	190	1.602	1.544	3.146	181	+ 5·0	2.280	2.172	Güns-Steinamanger
11.891	3.972	2.446	640	3.086	113	2 133	734	2.867	105	+ 7·6	1.356	1.260	Haraszti-Ráczkev
1.318	950	156	549	705	207	179	537	716	211	— 1·9	2.484	2.532	Holics-Gödinger Localb.
2.241	3.799	357	977	1.334	155	377	1.075	1.452	169	— 8·3	1.860	2 028	Késmark-Szepes-Bélá
2.547	797	827	1.259	2.086	217	881	1.230	2.111	220	— 1·4	2.604	2.640	Keszthély-B. Szt. György
3.367	1.139	988	879	1.867	147	988	888	1.876	148	— 0·7	1.764	1.776	Löcsethal-Bahn
6.834	11.002	1.383	14.520	15.903	274	1.320	14.240	15.560	268	+ 2·2	3.288	3.216	Marmaroser Salzb. A.-G.
3.864	5.235	1.523	12.102	13.625	161	1.876	11.496	13.372	158	+ 1·9	1.932	1.896	Nagy-Károly-Somkuti
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
5.545	5.556	1.397	3.684	5.081	363	1.344	3.490	4.834	345	+ 5·2	4.356	4.140	Poprádthal-Bahn
22.061	10.464	17.890	27.030	44.920	198	16.645	30.383	47.028	208	— 4·8	2.376	2.496	Szamosthal-Bahn
1.557	2.705	333	1.169	1.502	137	399	935	1.334	121	+ 13·2	1.644	1.452	Szepes-Béla-Podolin
1.742	487	365	308	673	72	277	320	597	64	+ 12·5	864	768	Szep. Olaszi-S.Varalja
6	3.600	1	1.050	1.051	184	. . . .	1.050	1.050	184	0	2.208	2.208	Terret-Kowaszna
59.868	7.287	19.233	16.785	36.018	168	16.598	19.803	36.401	170	— 1·2	2.016	2.040	Torontaler Localb.
7.300	4.910	2.248	6.492	8.740	204	1.821	6.897	8.718	203	+ 0·5	2.448	2.436	Ungthalbahn
3,520.255	2,272.834	1,892.574	6,563.901	8,456.475	561	1,792.266	6,370.619	8,162.885	580	— 3·3	6.732	6.960	**Summe**
													Recapitulation.
6,460.391	7,255.138	3,853 604	15,080.877	18,934.481	1.123	3,714.469	14,487.074	18,201.543	1.102	+ 1·9	13.476	13.224	**Se. d. österr. Eisenb.**
3,520.255	2,272.834	1,892.574	6,563.901	8,456.475	561	1,792.266	6,370.619	8,162.885	580	— 3·3	6.732	6.960	**Se. d. ungar. Eisenb.**
9,980.646	9,527.972	5,746.178	21,644.778	27,390.956	858	5,506.735	20,857.693	26,364.428	862	— 0·5	10.296	10.344	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1896	1895	Name
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
770	. . . .	281	. . . .	281	. . .	105	. . . .	105	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1897	1896	Im Monate Jänner 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau *)													
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	4·8	15.047		1.182		1.182		2.540				
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	4.098		495		495						
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	281.364		14.962		14.962		12.726				
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	6.353		933		933		646				
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.) *)													
Prag-Vysočan-Lieben	4·1		101.567		7.117		7.117						
Teplitz—Eichwald	8·93		49.708		4.398		4.398		2.131				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag*)													
Auf den Laurenziberg in Prag*)													
Auf die Festung Hohensalzburg*)													
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	11.276		915		915		1.183				
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	10.900	3.954	4.336	11.991	16.327	156	14.982	143	+ 9·1	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	640	619	53.906	25.546	32.508	101.497	134.005	209	132.443	214	— 2·0	640	619
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	74.137	2.173	2.953	1.576	4.529	924	4.294	876	+ 5·0	4·9	4·9

*) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.

Das Frequenzplus des Güterverkehres der westlichen Staatsbahnen ist auf die Mehrbeförderung von Eisen- und Stahlschienen, Erde, Erzen, Getreide, Kohle, Mehl, Rüben und Steinen zurückzuführen, wogegen in den Artikeln Holz und Vieh eine Abnahme des Verkehres stattgefunden hat. Die Wenigerverfrachtung von Holz ist in dem Mangel an Schnee, welcher die Herstellung von Schlittenbahnen und hiedurch die Abbringung des Holzes von den meist hoch situirten Lagerplätzen ermöglicht haben würde, begründet.

Die Staatsbahnen in Galizien zeigen bei Erde, Holz, Kohle, Petroleum und Ziegeln eine Steigerung, bei Getreide und lebendem Vieh eine geringe Abnahme der Frequenz.

Localbahn Plan-Tachau. Der Einnahmenausfall ist auf die Wenigerbeförderung im Güterverkehre per 589 t — meist Getreide und Holz — zurückzuführen.

Localbahn Postelberg-Laun. Die geringere Einnahme resultirt aus dem Güterverkehre, welcher eine um 641 t kleinere Frequenz ausweist.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die bedeutende Mehreinnahme entspringt dem Güterverkehre, welcher durch Mehrbeförderung von Rübenschnitten, Kohle und Kalk nach Hawran eine um 7155 t gesteigerte Frequenz aufzuweisen hat.

Localbahn Vöcklabruck-Kammer. Die ausgewiesene Mehreinnahme ist zum Theil auf die Mehrbeförderung im Personenverkehre (+ 631 Personen) zurückzuführen, zum Theil provenirt dieselbe aus dem Güterverkehre, welcher in Grubenholztransporten nach Nordböhmen und Zuckersendungen nach Wien ein Frequenzplus von 434 t zeigt.

Welser Localbahn (Wels-Unterrohr). Im Personenverkehre ergibt sich eine Mehrbeförderung um 1244 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 527. Der Güterverkehr weist in Folge stärkerer Steintransporte für die Traunregulirung eine um 167 t höhere Frequenz aus, welcher eine Mehreinnahme von fl. 452 gegenübersteht.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die gegen das Vorjahr ausgewiesene Mehreinnahme resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre nach dem Auslande.

Böhmische Commercialbahnen. Die Frachtbewegung weist ein Minus von circa 2000 t aus, und zwar in Folge der geringeren Zuckertransporte, sowie der durch Schneeverwehungen verursachten Verkehrsstörungen.

Böhmische Nordbahn. Die nachgewiesene Mehreinnahme resultirt aus einer stärkeren Frequenz im Allgemeinen, besonders im Personenverkehre.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Jänner 1897 ergibt sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1338, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 7262,

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: Für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
mit elektrischem Betrieb													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Baden—Vöslau
15.047	...	1.182	...	1.182	...	2.540	...	2.540	...	...	...	...	Bielitz-Zigeunerwald
4.098	...	495	...	495	...	583	...	583	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
281.364	...	14.962	...	14.962	...	12.726	...	12.726	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
6.353	...	933	...	933	233	646	...	646	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Bubna)-Belvedere
101.567	...	7.117	...	7.117	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag-Vysočan-Lieben
49.708	...	4.398	...	4.398	...	2.131	...	2.131	...	...	...	...	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Belvedere in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
11.276	...	915	...	915	...	1.183	...	1.183	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
10.900	3.954	4.336	11.991	16.327	156	3.989	10.993	14.982	143	+ 4·4	1.872	1.712	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
53.906	25.546	32.508	101.497	134.005	209	29.327	103.116	132.443	214	— 2·0	2.508	2.568	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
74.137	2.173	2.953	1.576	4.529	924	2.820	1.474	4.294	876	+ 5·0	11.088	10.512	Trambahn in Sarajevo

zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 8600; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 839, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 13.239, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 12.400.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und lit. B resultiren aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Jänner 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 41.766 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 38.096.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode im Vorjahre, eine Zunahme des Frachtenquantums um 89.527 t und des Erträgnisses um fl. 45.179.

Transportzunahmen ergaben sich hauptsächlich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art	um	9.294·1 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	3.296·2 t
„ Zucker, raffinirt	„	2.003·3 t
„ Zucker, roh	„	250·8 t
„ Holz aller Art	„	6.416·9 t
„ Steinen aller Art	„	6.544·9 t
„ Erzen und Schlacken	„	7.624·4 t
„ Eisen und Stahl	„	1.638·8 t
„ Kohlen	„	31.476·8 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 2042 Personen und das Erträgniss um fl. 770 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 4814 t und des Erträgnisses um fl. 3650.

Transportzunahmen ergaben sich besonders

bei Zucker, roh	um	1.247·9 t
„ Holz aller Art	„	82·0 t
„ Steinen aller Art	„	1.820·0 t
„ Erzen und Schlacken	„	204·2 t
„ Eisen und Stahl	„	163·7 t

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist vornehmlich zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art	um	538·7 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	315·0 t
„ Zucker, raffinirt	„	24·0 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 1118 Personen ab und das Erträgniss um fl. 124 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 435 t und des Erträgnisses um fl. 432 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Zucker, raffinirt und roh", „Holz aller Art", sowie „Erze und Schlacken" eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art", „Mehl und Mahlproducte", „Steine aller Art" und insbesondere „Eisen und Stahl" einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Jänner 1897 resultirt gegenüber der gleichen Periode 1896 ein Plus von fl. 177.849, auf welch günstiges Ergebniss hauptsächlich bedeutende Kohlen-, Erz- und Baumaterialientransporte Einfluss genommen haben.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro Jänner 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	+ 12.836 Personen	+ fl.	7.387·—
Ergänzungsnetz . . .	+ 1.295 „	+ „	6.239·—
Südnordd. Verbindungsbahn	— 4.189 „	+ „	3.700·—

Auf den Linien der Nordwestbahn entspricht die höhere Einnahme der gesteigerten Frequenz, auf jenen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn resultirt die höhere Einnahme bei verminderter Frequenz aus der grösseren Benützung langer Strecken.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro Jänner 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 28.932 t	— fl.	60.818·—
„ „ Ergänzungsnetz	— 8.272 t	— „	12.966·—
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	+ 2.015 t	+ „	1.113·—

Der Ausfall beim garantirten Netze entstammt zum Theil dem geringeren Steinkohlenverkehre, zum Theil dem etwas schwächeren Localverkehre.

Das Gleiche gilt bezüglich des Ergänzungsnetzes.

Auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn hielt sich der Verkehr in normalen Grenzen.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate Jänner 1897 gegen die gleiche Periode des Vorjahres nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 93.866 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 35.706 und auf den Güterverkehr mit fl. 58.160.

Die Einnahmen der gesellschaftlichen Localbahnen haben durchwegs Steigerungen erfahren, und zwar:

Liesing-Kaltenleutgeben (Zunahme im Güterverkehre) . . . . um fl. 164
Spielfeld-Radkersburg (Zunahme im Personen- und Güterverkehre) . „ „ 1.413
Mödling-Brühl . . . . „ „ 287

Bei den Pachtbahnen ergaben sich durch Steigerungen im Personen- und Güterverkehre Mehreinnahmen, und zwar:

bei der Leoben-Vordernberger Bahn . . . . um fl. 6.632
bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg . . . . „ „ 317
bei der Bárcs-Pakráczer Bahn . „ „ 3.451
bei der Vicinalbahn Güns-Steinamanger . . . . „ „ 165

Dagegen erfuhren in Folge von Mindereinnahmen im Güterverkehre folgende Bahnen Abnahmen, und zwar:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . um fl. 3.072
Graz-Köflacher Bahn . . . . . „ „ 7.093

Die Abnahme bei der Localbahn Cilli-Wöllan um fl. 1900 resultirt aus Mindererträgnissen im Personen- und Güterverkehre.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die im Monate Jänner 1897 erzielte Mehreinnahme vertheilt sich mit fl. 1200 auf den Personenverkehr und mit fl. 2145 auf den Frachtenverkehr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellungen in der Station Kralup: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines Verladeplatzes für Massengüter, einer neuen Putzgrube, Versetzung eines Wasserkrahnes und Verlängerung eines Stutzgeleises in der Station Kralup der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2135/IV.]

Localbahn Schönwehr - Elbogen. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Localbahn Schönwehr-Elbogen auf den 22. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 3758/I.]

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einführung des Frühjahrs-Fahrplanes der Passagierschiffe: Eröffnung der Personenschiffahrt.) Die Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz—Grein—Krems werden mit 23. März ab Krems nach Linz, mit 24. März ab Linz nach Engelhartszell, mit 25. März ab Engelhartszell nach Krems, mit 24. März von Krems nach Melk und retour eröffnet. Die täglichen Personenfahrten zwischen Wien—Pressburg werden mit erster Fahrt ab Wien Weissgärber am 22. März, ab Pressburg am 23. März eröffnet. Die täglichen Wien-Budapester Postschiffahrten werden mit erster Fahrt ab Budapest am 10. April, ab Wien am 11. April eröffnet. Zwischen Budapest—Orsova—Galatz werden in beiden Richtungen wöchentlich dreimal directe Postschiff-Verbindungen unterhalten, und zwar erfolgt die Abfahrt von Budapest jeden Dienstag, Donnerstag, Samstag 10 Uhr Abends mit erster Fahrt ab Budapest am 18. März. Die Fahrten ab Orsova—T.-Severin nach Galatz (jeden Montag, Donnerstag, Samstag 7 Uhr Abends) wurden bereits am 4. März eröffnet. Ab Budapest verkehrt um 11 Uhr Vormittags ein Personenschiff nach Mohács, die Rückfahrt ab Mohács erfolgt um 1 Uhr Nachmittags. Diese täglichen Personenfahrten wurden bereits mit 3. März eröffnet. Die im gemischten Dienste dreimal wöchentlich erfolgenden Personenschiffahrten zwischen Szegedin—Semlin wurden mit erster Fahrt ab Semlin am 3. März, ab Szegedin am 4. März eröffnet.

Verschiedene Mittheilungen.

Generalversammlungen.

22. März: Achenseebahn-Gesellschaft.
23. „ Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen (ausserordentliche).
26. „ Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
27. „ Ungarische Westbahn.
27. „ Eisenbahn Marienbad-Karlsbad (constituirende).
30. „ Badner Tramway-Gesellschaft.
30. „ Actiengesellschaft der Salzkammergut-Localbahn.
31. „ Grazer Schlossbergbahn-Gesellschaft
2. April: Ybbsthalbahn (ausserordentliche).
10. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Achensee-Bahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit ab 1. Mai 1897 gelangt ein Tarif für den directen Personenverkehr zwischen den Stationen Wien Südbahnhof und Wien Westbahnhof einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einschliesslich der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee, der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Achensee-Bahn andererseits zur Einführung.

Hiedurch werden die im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee, der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Achensee-Bahn andererseits vom 1. October 1895, sowie die in den Nachträgen I und II enthaltenen Fahrpreise für den Verkehr mit den Stationen Wien Südbahnhof und Wien Westbahnhof aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, bezw. in den betheiligten Stationen zum Preise von 40 Heller erhältlich.

Wien, am 17. März 1897. [182]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarifhefte.

Mit Giltigkeit ab 1. Mai 1897 treten im vorbezeichneten Eisenbahnverbande nachstehende Tarifhefte in Kraft:

1. Theil II, Gemeinschaftliches Heft, enthaltend besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger für den Güterverkehr.
2. Theil II, Heft 2, enthaltend neue, sowie theilweise erhöhte Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen) einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, sowie den Stationen Eutritzsch, Gera (Reuss), Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.), Plagwitz, Lindenau und Zeitz der kgl. Preussischen Staatsbahnen andererseits.

Hiedurch werden aufgehoben: die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze der Hefte 3, 4 und 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892, der Hefte 1 und 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892, des Heftes 4 desselben Verbandes vom 1. Mai 1896, und der Ausnahmetarif 37 im Nachtrag XX zu Heft 2 des Bayerisch-Sächsischen Gütertarifes, und zwar insoweit das neue Heft 2 des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes directe Frachtsätze enthält.

Im Wesentlichen bleiben danach bestehen die Ausnahmetarife für Getreide, Kleie und Holz der Hefte 3 und 4 des Sächsisch-Oesterreichischen, und der Hefte 1, 2 und 4 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandes, sowie die sämmtlichen Tarifsätze der letztgenannten Tarifhefte für die in Mähren, Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten und Salzburg gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Abzüge der neuen Tarifhefte sind vom 17. April 1897 ab bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 18. März 1897. [183]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Localbahn Mähr.-Budwitz — Jamnitz.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung eines Nachtrages.

Am 1. April 1897 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und k. k. priv. Kuttenberger Localbahn andererseits vom 1. November 1895 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält nebst einigen Aenderungen des Haupttarifes neue directe Fahrpreise für den Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Mähr.-Budwitz — Jamnitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn andererseits.

Wien, am 16. März 1897. [184]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1897 tritt ein neuer Tarif für den Norddeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg in Wirksamkeit. Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1893 sammt Nachtrag I aufgehoben.

Wien, am 20. März 1897. [185]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Niederländisch-Englischen Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach tritt nicht am 1. April 1897, sondern erst am 1. Mai 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 18. März 1897. [186]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer Fahrkarten von Zwickau i. B. nach Brüx, Dux und Mariaschein und von Mariaschein nach Zwickau i. B.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 gelangen für nachstehende Stationsverbindungen directe Fahrkarten II. und III. Classe zur Ausgabe:

Ueber	Zwickau i. B. nach	Personenzug II.	Personenzug III.
		Kreuzer	Kreuzer
Aussig—Bodenbach	Brüx	335	168
Aussig—Bodenbach	Dux	291	148
	Zwickau i. B. nach und von		
Aussig—Bodenbach	Mariaschein	245	128

Teplitz, am 17. März 1897. [187]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr, Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Aenderung der Bestimmungen für Transporte von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen.

Die in den Verbandsgütertarif-Theilen II enthaltenen Ergänzungsbestimmungen zu § 24 der allgemeinen Tarifvorschriften der Abtheilung B des Gütertarifes Theil I, betreffend Transporte von Flüssigkeiten in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) und anderen Gefässwagen, treten mit 31. März 1897 ausser Kraft.

Vom 1. April 1897 gelten für den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen die einschlägigen Vorschriften des mit dem gleichen Tage in Kraft tretenden Nachtrages II zum Tarife, Theil I, Abth. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Wien, am 16. März 1897. [188]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe neuer Tarifnachträge.

Am 1. Mai 1897 treten die Nachträge IX zu den Tarifheften 1 und 2, VII zu den Tarifheften 3 und 4, und der Nachtrag VIII zum Tarifhefte V in Kraft.

Die Nachträge IX zu den Heften 1 und 2 enthalten ermässigte, zum Theil aber auch erhöhte Frachtsätze für Classengüter und verschiedene Ausnahmetarife (ausgenommen 5 a und b [Getreide, Kleie] und 6 a und b [Holz]) für Aussig, Kralup, Schreckenstein und Prag nebst Vororten. Durch die übrigen Nachträge werden diejenigen Frachtsätze aufgehoben, die in dem gleichzeitig erscheinenden neuen Sächsisch-Oesterr.-Ungarischen Tarifheft 2 enthalten sein werden. Der Nachtrag VIII zum Tarifheft 5 enthält ausserdem noch die seit 20. December vorigen Jahres durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze, sowie neue Holzfrachtsätze für Kratzau und abgeänderte Sätze für Franzensbad und Voitersreuth im Verkehre mit Wien nebst Vororten.

Abdrücke der Nachträge können vom 16. April 1897 an durch die Verbands-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 17. März 1897. [189]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Wein- und Spiritussendungen mit Sattelung der Fässer.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart mit Bezug auf ihre Kundmachung vom 6. April 1896, dass die auf ihren Linien bisher geltende Verfügung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48 ex 1896), laut welcher das Aufladen von Wein- und Spiritussendungen mit Sattelung der Fässer, sowie auch das Abladen der in dieser Weise verladenen Transporte auf Wunsch der Partei gegen Aufrechnung einer Auf- und Abladegebühr von je 1 kr. pro 100 kg durch Arbeitskräfte der Bahn besorgt wird, mit dem 20. Februar ausser Kraft gesetzt wurde. Von diesem Tage an sind die oberwähnten Leistungen durch die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen und Kaschau-Oderberger Bahn. (Giltigkeit von Fahrpreis-Ermässigungs-Certificaten im Wechselverkehre zwischen den genannten Bahnen.) Die auf 50 pCt. Ermässigung lautenden Fahrcertificate, welche von den kgl. Ungar. Staatsbahnen, als auch jene, welche von der Direction der Kaschau-Oderberger Bahn ausgegeben werden, geniessen im Wechselverkehre zwischen Stationen der genannten Bahnen gleiche Giltigkeit und gelangen an jeder Bahnhofscasse der beiderseitigen Betriebsnetze zur Ausgabe.

Ausland.

Frankreich. (Einführung begünstigter Tarifsätze für den Transport von Kunstdüngerstoffen.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat im Interesse der Landescultur und insbesondere der Regeneration der Weinbaugebiete die Directionen der Eisenbahnen aufgefordert, für den Transport von Kunstdünger besonders weitgehende Begünstigungen ähnlich jenen, welche die Staatsbahnen gewähren, zu erstellen. Die Mehrzahl der Gesellschaften hat diesem berechtigten Wunsche bereits im Principe zugestimmt und nach gepflogener Vereinbarung dem Minister diesbezüglich Vorschläge solidarisch erstattet. Von besonderer Wichtigkeit ist die Gewährung dieser Begünstigungen auf den Linien der Südbahn, nachdem für die Weingartenbesitzer der südlichen Gebiete die Beschaffung von Sodanitraten, die ausschliesslich nur von Dünkirchen, daher aus grosser Entfernung zu beziehen sind, mit so schweren Opfern verbunden ist, dass eine grosse Anzahl von Producenten bisher darauf verzichten muss.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
758	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel Traubenzucker und Stärkezucker), bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief	Bükk und Nagy Czenk, Stationen der Südbahn-Gesellschaft, Nagy Surány und Szerencs, Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Vulka-Pordány (Vulka-Prodersdorf), Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	Aarau, Basel, Lenzburg, Luzern und Pratteln, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, Alt-Solothurn, Bern, Biel, Burgdorf, Langenthal, Liestal, Neu-Solothurn, Olten und Thun, Stationen der Schweizerischen Centralbahn, Langnau, Station der Emmenthal-Bahn, und Basel, Station der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen von Frachtbriefen begleitet sein, welche von der Aufgabestation direct nach einer der bezeichneten schweizerischen Bestimmungsstationen lauten. (Siehe auch die besonderen Bemerkungen)	Vom 1. April 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel Traubenzucker und Stärkezucker) des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1895	Verschieden	Verschieden	21 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens 1. März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist	Diese Frachtnachlässe finden auch Anwendung auf Sendungen mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Jura-Simplon-Bahn, welche auf Grund des Ausnahmetarifes für Zucker des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1895 und des temporären Ausnahmetarifes der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Mai 1893 in Romanshorn, bezw. Buchs transit umkartirt werden, ferner auf solche Sendungen, welche an einen Empfänger in Romanshorn oder Buchs transit adressirt sind und ab hier (innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Frachtermässigung) mit neuen Frachtbriefen nach einer der begünstigten schweizerischen Bestimmungsstationen weiterbefördert werden, sofern durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Romanshorn oder Buchs transit begleitet haben, und der amtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate über die Weiterbeförderung der Sendungen ab Romanshorn, bezw. Buchs die Identität der Waare nachgewiesen wird

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
759	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterr. Nordwestbahn	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten	1. den galizischen und den bukowinischen Stationen als:	Deutschen Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionen: Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle a. S., Hannover, Kattowitz, Köln, Königsberg i. P., Magdeburg, Münster, Posen, Stettin, dann nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, der grossh. Eisenbahn-Direction Oldenburg und der Breslau-Warschauer Eisenbahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen vom Tage ihrer Ankunft in Krakau bis zum Tage der Weiterbeförderung nach dem nebenbezeichneten Gebiete ununterbrochen unter Bahnaufsicht gestanden sein. Die Weiterbeförderung der Sendungen hat innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Zugeständnisses zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 15. Jänner 1898	Bis Krakau: Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1 für den Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895, resp. Tarif-Theil II, Heft 2 für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Grenzverkehr vom 1. Jänner 1896, und von Krakau: Tarif für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. October 1896	Verschieden	Verschieden	Markpf.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe bis Krakau und die correspondirenden, auf dieselbe Firma als Versenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate ab Krakau, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt. Das nebenstehende Zugeständniss kann nur für Sendungen in solchen der nebenstehenden Relationen in Anspruch genommen werden, in welchen von der ersten galizischen oder rumänischen Versandtstation, bezw. bei Sendungen von russischen Ursprungsstationen von der bezüglichen russisch-österreichischen Grenzstation bis zur deutschen Bestimmungsstation ein directer Frachtsatz vorgesehen ist und hiefür zugleich tarifmässig die Reexpedition in Krakau, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zulässig ist. Dasselbe findet unter Aufrechthaltung der sonstigen für die Reexpedition geltenden Bedingungen nur auf diejenigen Sendungen Anwendung, welche vor dem 15. Jänner 1897 in Krakau eingelangt sind. Für den Fall, als das Zugeständniss vor dem 15. Jänner 1898 ausser Wirksamkeit gesetzt werden sollte, wird dies mindestens sechs Wochen früher kundgemacht werden. Auf Sendungen, welche bereits tarifmässig reexpedirt wurden, wird eine Rückvergütung auf Grundlage der nebenbezifferten Frachtnachlässe nicht geleistet	
				Milec, Mościska							19			
				Przemysl							18			
				Bobrka, Monasterzyska, Slotwina, Tarnow							12			
				Grodek, Sambor							16			
				Bochnia							9			
				Kolomea, Lemberg podzam., Ostrów, Podwoloczyska loco, Tarnopol							13			
				Bogumilowice							11			
				Rawa-ruska							17			
				Suczawa							14			
				2. rumänischen Stationen via Suczawa							13			
				3. Brody Bhf. trs. für Sendungen von russischen Stationen a) der Strecke Radziwilow-Zdolbunowo (excl.)							67			
				b) allen übrigen Stationen							58			
				4. Husiatyn trs.							65			
				5. Nadbrzezie trs.							40			
				6. Nowosielitza Bhf. trs., für Sendungen von russischen Stationen a) der Strecke Nowosielitza trs. - Schmerinka (incl.) und Schmerinka-Winitza (excl.)							63			
				b) allen übrigen Stationen							73			
				7. Podwoloczyska Bhf. trs., für Sendungen von russischen Stationen a) der Strecke Woloczysk-Schmerinka-Wapniarka (excl.), Schmerinka-Winitza (excl.)							61			
				b) allen übrigen Stationen							68			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
760	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gusseiserne Destillirkessel	Ostrau Montanbahn	Trzebinia	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung bei Erweiterungsbauten in an der Station Trzebinia gelegenen Industrie-Etablissements bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	32·6 kr.	27·6 kr.	5·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Trzebinia als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Erweiterungsbauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
761	Südbahn-Gesellschaft		Hoteleinrichtungsgegenstände bei Beförderung als Frachtgut	Wien-Matzleinsdorf	Pörtschach am See und Velden am Wörthersee	Sendungen müssen zur Einrichtung von dortigen Hotels bestimmt sein, worüber der Nachweis zu erbringen ist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1897	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimalfrachtsatze von 112 h pro 100 kg bei Pörtschach, bezw. einem solchen von 114 h pro 100 kg bei Velden bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimalfrachtsatze von 138 h pro 100 kg bei Pörtschach, bezw. einem solchen von 140 h pro 100 kg bei Velden bei Sendungen in geringeren Quantitäten	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach									
762	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gerste	sämmtlichen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen und anderen in ihre Linien einbrechenden Haupt- und Localbahnen	Fiume	**Bei Auflieferung eines im Laufe des Jahres 1897 zu verfrachtenden Minimalquantums von 20.000 Tonnen, welches Quantum bis spätestens Ende März 1898 nach ausländischen Häfen zu verschiffen ist.** Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Ausladen in Fiume hat auf Kosten der Partei und die Einlagerung in deren eigene oder durch dieselben gepachtete Molomagazine, bezw. in den Elevator oder die Lagerhäuser zu erfolgen. Die diese Begünstigung beanspruchenden Parteien haben sich vorhergehend vertragsmässig dahin zu verpflichten, ihre sämmtlichen überseeischen Gerstetransporte ausschliesslich via Fiume zu verfrachten. Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist durch Erlag einer bei der Hauptcasse der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu deponirenden Caution von 20.000, sage zwanzigtausend Kronen sicherzustellen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarifheft I des vom 1. Jänner 1895 giltigen Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifes, Theil II, bezw. der während der Dauer dieser Begünstigung statt dessen eventuell ins Leben tretende entsprechende Ungarisch-Adriatische Verbandstarif	Verschieden	Die um 10 Percent des Antheiles der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, bezw. der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gekürzten jeweiligen normalen Frachtsätze	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, sowie der die nach ausländischen Häfen erfolgte Verschiffung nachweisenden Original-Schiffsdocumente (Connossements), welche bei der Abtheilung C III/b der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen bis spätestens Ende Juni 1898 einzureichen sind. Auf die diese Begünstigung beanspruchenden Sendungen wird keinerlei anderweitige Begünstigung liquidirt.	

Die auf Stationen der ungarischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft aufgegebenen Sendungen können in das Minimalquantum, jedoch ohne Rückvergütungsanspruch, eingerechnet werden. Den diese Begünstigung beanspruchenden Parteien wird gestattet, jene Gerstesendungen, welche im Verkehre mit Fiume laut den in den Stationen aufliegenden Instradirungsvorschriften ausschliesslich über Rákos instradirt werden, nach Fiume bestimmt, aus Qualitätsermittlungsrücksichten jedoch nur nach Rákos aufgegeben wurden, in dieser Station noch vor deren Ausladung auszulösen, zu bemustern und ohne vorhergehendes Ausladen nach Fiume neu aufzugeben, in welchem Falle die zwischen den von der Ursprungsstation nach Fiume bestehenden Sätzen und den factisch gezahlten Gebühren bestehende Differenz unter folgenden Bedingungen und gegen Vorlage der die Einhaltung derselben nachweisenden Frachtdocumente im Refactiewege vergütet wird:

1. Die Frachtbriefe dieser Sendungen sind an auffallender Stelle mit der Bemerkung **„zur Weiterbeförderung nach Fiume"** zu versehen.

2. Bei der nach Fiume erfolgenden Weiterbeförderung hat der Rákoser Adressat als Neuaufgeber und neuer Adressat zu fungiren.

3. Die Neuaufgabe der Sendungen hat sofort, spätestens jedoch binnen 24 Stunden nach deren Anlangen zu erfolgen. Einzelne Sonn- oder Feiertage werden in diese 24 Stunden nicht eingerechnet. Bei zwei oder mehreren auf einander folgenden Feiertagen hat die Neuaufgabe innerhalb 48 Stunden nach Anlangen der Sendungen zu erfolgen.

4. Mit der Qualitätseruirung kann keine Firma mehr als zwei ihrer Angestellten, deren Namen dem Stationschef in Rákos vorhergehend anzumelden sind, betrauen. Andere als die auf diese Weise vorhergehend angemeldeten Organe können bei der Qualitätsermittlung nicht mitwirken.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
763	Südbahn-Gesellschaft		Malz	Kanizsa	Der Schweiz und den Schweizerisch-Süddeutschen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Getreideverkehr Den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Ausnahme jener, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschliesslich 31 des directen Tarifes in die Gruppe 1 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, ferner mit Ausnahme der Stationen Fichtelberg und Neusorg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. Sept. 1893 Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Theil III, Tarifheft Nr. 2, vom 1. August 1894 Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894	Verschieden	Verschieden	15 Centimes per 100 kg Mark 0·12 per 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 15. März 1897 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
764	Südbahn-Gesellschaft		Garne der Position G-3 und 4 des Tarifes, Theil I	Leibnitz	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	247 Heller	151 Heller	96 Heller	Im Kartirungswege		
765	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	R. Oe. E. E.	Kalksteine	Wöllersdorf	Vulka-Pordány	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife		24 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
766	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine (St.E.G.)	Königinhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	36·3 kr.		Im Kartirungswege		
767	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine (St.E.G.)	Königinhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	36·3 kr.	33·3 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
768	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Nagy-Becskerek	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	262 Heller	194 Heller	68 Heller	Im Kartirungswege		
769	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kaolin der Pos. E-20 der Waarenclassification im Tarife „Theil I"	Kasniau	Besztercebánya	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	217·8 Heller		Im Kartirungswege		
770	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Grobkohle	Krzeszowice	Fiume	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Besorgung des Auf- und Abladens durch die Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	112·1 kr.		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Licitations-Ausschreibung.

Verschiedene im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg im Laufe des ersten Quartals rückgewonnene Altmaterialien, als:

Altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Tyres, Bruchmetalle, Metallspäne, Kautschukabfälle, alte Fässer u. s. w.

gelangen im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe.

Ueber die detaillirten Mengen und Gattungen der bei den Materialmagazinen **Przemyśl**, **Lemberg** und **Stryj** erliegenden Altmaterialien geben die bezüglichen Altmaterial-Ausweise Aufschluss, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse den Interessenten über Verlangen zugesendet werden.

Diese Altmaterialien können bei den genannten Materialmagazinen besichtigt werden. Die Offertpreise dürfen nur franco derjenigen Depotstation lauten, in welcher das betreffende Altmateriale derzeit lagert.

Die mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen versehenen Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind im gesiegelten und mit der Aufschrift **„Offert auf Altmaterialien"** versehenen Couvert **längstens bis 30. März 1897, Mittags 12 Uhr,** bei der gefertigten Staatsbahn-Direction einzureichen, gleichzeitig ist, jedoch separat, bei der h. o. Directionscassa ein Baarvadium in der Höhe von 10 pCt. der offerirten Kaufsumme zu erlegen; nur bei angestrebten Einkäufen, welche über 2000 fl. Kaufschillingssumme ausmachen, darf das Vadium auch in Werthpapieren erlegt werden.

Offerte, welche diesen Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte findet am 31. März, um 10 Uhr Vormittags, statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Die gefertigte Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die Offerte nach eigenem Ermessen entweder ganz oder nur theilweise, oder auch gar nicht zu berücksichtigen.

Lemberg, am 15. März 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. **Wien, 23. März 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 14. März 1897,*) betreffend die Fristerstreckung für die Betriebseröffnung der Localbahn Borki wiełkie-Grzymałów.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde der im § 3 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 23. März 1896, R.-G.-Bl. Nr. 66, für den 23. März 1897 festgesetzte Termin für die Betriebseröffnung der Localbahn Borki wiełkie-Grzymałów bis zum 1. August 1897 erstreckt.

Guttenberg m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. März 1897, womit für den Monat April 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat April 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 28. Februar 1897, Z. 2814/B, an sämmtliche österreichische Privatbahn-Verwaltungen, mit Ausschluss der Localbahnen.

Es wurde die Wahrnehmung gemacht, dass bei den Personen befördernden Zügen auf Hauptbahnlinien die Zugführer auch zur Revision und Markirung der Fahrlegitimationen herangezogen werden.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass hiedurch der Zugführer von den ihm vorschriftsgemäss obliegenden anderweitigen Verpflichtungen hinsichtlich der Ueberwachung des Zuges abgelenkt wird und dass hiedurch unter Umständen, insbesondere in Strecken mit dichtem Verkehre, die Betriebssicherheit gefährdet werden kann.

Die geehrte . . . . wird sonach aufgefordert, sofern auf den dortigen Hauptbahnlinien diese Einrichtung besteht, dieselbe sofort abzustellen.

Auf Localbahnen und auf Linien mit Secundärbetrieb darf der Zugführer auch zur Revision und Markirung von Fahrlegitimationen herangezogen werden.

Auch bei Hauptbahnlinien bei geringer Verkehrsintensität könnte die letzterwähnte Einrichtung platzgreifen, jedoch wird in diesem Falle vorher bei der k. k. General-Inspection um die Genehmigung einzuschreiten sein.

Die Entscheidung hierüber wird nach Massgabe der localen und Verkehrsverhältnisse getroffen werden.

Wien, am 28. Februar 1897. **Lilienau** m. p.

*) Enthalten in dem am 21. März 1897 ausgegebenen XXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 75.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Für die Beurtheilung der Rechtzeitigkeit eines Recurses ist die überreichte Recursanmeldung und nicht die Recursausführung massgebend.

In einem gegebenen Falle wurde die ministerielle Entscheidung unter Anderem auch deshalb angefochten, weil der Recurs gegen das Erkenntniss der ersten Instanz nach Ablauf der unerstreckbaren Recursfrist überreicht worden war.

Aus der Actenlage entnahm der Verwaltungs-Gerichtshof, dass die erstinstanzliche Entscheidung am 6. März 1889 zugestellt worden war und der Recurrent schon am 8. März den Recurs angemeldet und um eine Fristerstreckung zur Ueberreichung der Recursausführung gebeten hat.

Der Verwaltungs-Gerichtshof resolvirte nun dahin, dass die allein massgebende Recursanmeldung jedenfalls innerhalb der gesetzlichen Frist erfolgte, weshalb die oberen Instanzen mit Recht in die meritorische Entscheidung der Streitsache eingegangen sind und die Einwendung der Unzulässigkeit der Beschwerde im Sinne des § 5 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, auf den vorliegenden Fall nicht zutrifft.

[cf. Erkenntniss vom 21. December 1894, Z. 5012, in Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 1200.]

Der Eigenthümer eines Entwässerungscanals ist zur Erhaltung, Räumung und Instandhaltung des künstlichen Wasserabflusses gesetzlich verpflichtet; in welcher Weise dieser Verpflichtung nachzukommen sei, ist im Streitfalle durch instanzmässige Entscheidung festzustellen.

In einem gegebenen Falle hatte eine Gemeinde die Räumung und Instandhaltung, bezw. die Wiederherstellung eines durch Elementarereignisse zerstörten Abzugcanals für Abfallwässer in einem Theile abgelehnt, von dem ihrerseits behauptet worden war, dass derselbe von den Besitzvorgängern des betheiligten Interessenten auf deren Kosten durch Ausmauerung und Eindeckung des früher offenen Gerinnes hergestellt worden sei und somit dem letzteren als Eigenthümer des strittigen Grabentheiles obliege, und erfloss in diesem Sinne auch die Entscheidung des Ackerbauministeriums in letzter Instanz.

Aus der Actenlage ging hervor, dass sowohl die Entwässerungsanlage der Gemeinde, als auch der durch diese Anlage und für dieselbe eröffnete künstliche Abfluss über den Anger des genannten Betheiligten schon längst bestanden habe, dass ein Vertragsverhältniss bezüglich der Erhaltung des strittigen Canaltheiles nicht vorliege, vielmehr in diesem Theil die Räumung wiederholt Seitens der Gemeinde veranlasst worden sei.

Der zur Entscheidung angerufene Verwaltungs-Gerichtshof hob die ministerielle Verfügung auf und gab in den Entscheidungsgründen seiner Anschauung dahin Ausdruck, dass der Wasserabfluss niemals ein natürlicher, sondern ein künstlich durch die Anlage der Gemeinde herbeigeführter war, weshalb auch die Gemeinde als Eigenthümerin der Anlage oder, wie der § 491 a. b. G.-B. sich ausdrückt, des herrschenden Grundes für die Errichtung der nothwendigen Gräben und Canäle, sowie für deren ordentliche Deckung und Reinigung unter möglichster Erleichterung der Last des dienenden Grundes zu sorgen hatte, dass aus dem Umstande, dass die Ausmauerung und Eindeckung des früher offenen Gerinnes nicht durch die Gemeinde vorgenommen wurde, nur gefolgert werden kann, dass die Vorgänger des gegenwärtigen Besitzers des dienenden Grundes einen Rechtsanspruch im Sinne des § 491 a. b. G.-B. damals gegen die Gemeinde nicht geltend gemacht, sondern die ihnen geeignet scheinenden Vorkehrungen zur Erleichterung der Last ihres Grundstückes selbst getroffen und aus Eigenem bestritten haben, endlich, dass im Streitfalle durch die instanzmässige Entscheidung festzustellen sein wird, in welcher Art und Weise die Gemeinde ihrer gesetzlichen Verpflichtung zur Erhaltung, Räumung und Instandhaltung des künstlichen Wasserabflussgerinnes nachzukommen hat.

[cf. Erkenntniss vom 29. December 1894, Z. 5169, in Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 1223.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Pöchlarn—Kienberg-Gaming: Erweiterung der Station Purgstall: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Purgstall durch Errichtung eines neuen Aufnahmsgebäudes sammt Nebengebäude und Kehrichtgrube, dann eines Flugdaches für Feuerleitern und einer Brückenwaage, endlich für die Schaffung eines Vorplatzes vor dem neuen Aufnahmsgebäude für den 24. März anberaumt.
[E.-M.-Z. 2622/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Nimburg—Tetschen: Bauconsensertheilung für einen Futterschuppen beim Wächterhause Nr. 315.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für einen durch den Bahnwächter I. Kunz beim Wächterhause Nr. 315 in km 433·4/5 der Linie Nimburg—Tetschen zu erbauenden Futterschuppen ertheilt.
[E.-M.-Z. 3536/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Bodenbach: Bauconsensertheilung für die Herstellung von Weichensicherungsanlagen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung von Weichensicherungsanlagen in der Ladestelle Doxan und der Haltestelle Mühlhausen der Linie Brünn—Bodenbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 3852/IV.]

Localbahn Čerčan - Modřan. (Abzweigung Měchenitz-Dobřis: Variante km 9·3/11·6, 16·9/23·1, 25·9/27·0 und 29·2/30·4: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung der Varianten km 9·3/11·6, 16·9/23·1, 25·9/27·0 und 29·2/30·4 der Abzweigung von Měchenitz nach Dobřis der Localbahn Čerčan-Modřan anberaumt.
[E.-M.-Z. 3757/I.]

Bregenzer Waldbahn. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die politische Begehung des Detailprojectes für die Bregenzer Waldbahn im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen und Erörterung der Stationsfragen auf den 26. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut.
[E.-M.-Z. 3854/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 1. März, Z. 8145, dem Grossgrundbesitzer Albin Fröhlich in Sarmaság für folgendes schmalspuriges, mit Dampfkraft zu betreibendes Localbahnnetz im Bereiche der Comitate Bihar und Békes:
   a) einer von der Station Berettyó-Ujfalu der Hauptlinie Budapest — Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in nördlicher Richtung abzweigenden und diese im Berettyó-Thale über Szent-Péterszeg, Gaborján, Henczida und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Marja an einem geeigneten Punkte nächst der Station Bihar-Diószég mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Biharer Localbahn, d. i. der Linie Nagyvárad—Diószeg—Er-Mihályfalva verbindende und weiterhin über Nyöved bis Szalárd führenden Linie;
   b) einer von der Station Berettyó-Ujfalu der Linie a) in südwestlicher Richtung abzweigenden und diese über Bakonyszeg und die Gemarkung der Gemeinde Darvas in der Station Szeghalom mit den Békeser Localbahnen, d. i. den Linien Nagyvárad—Gyoma und Szeghalom—Füzes-Gyarmat verbindenden, eventuell von Darvas aus über Csökmöy gleichfalls bis Szeghalom führenden Linie;
   c) einer von der Station Szeghalom der Linie b) abzweigenden und diese im Sebes-Körös-Thale über Komádi, Szakál und die Gemarkung der Gemeinde Gyires in der Station Bihar-Püspöki gleichfalls mit der Hauptlinie Budapest — Nagyvárad — Brassó — Predeal verbindenden Linie;
   d) einer von der zukünftigen Station Gyires der Linie c) abzweigenden, bis zur Station Nagyvárad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führenden Linie, und zwar für sämmtliche Linien auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 4. März, Z. 2421, dem Budapester Civilingenieur Emil Török für eine von der Station Esztergom (Gran) der Eisenbahn Budapest—Esztergom—Almás-Füzitö abzweigende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Esztergom sich verzweigende und bis zum Donauquai nächst dem Brückenkopfe der Donaubrücke führende, sowohl den Personen- als auch den Frachtenverkehr betreibende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Projectirter Bau von Untergrundbahnen in Budapest. (Motivenbericht und Trasse.) Der Erbauer der Budapester Franz Josef-Untergrundbahn und General-Director der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft, Moriz Balázs, hat als Concessionswerber dem kgl. ungarischen Handelsminister das Project eines mit Elektricität zu betreibenden Netzes von Unterpflasterbahnen in Budapest vorgelegt.

Im Motivenberichte weist Projectant zunächst auf die Thatsache hin, dass zur raschen und prompten Abwicklung eines grossstädtischen Massenverkehres nur Bahnen mit vom Strassenverkehre unabhängigem Bahnkörper in Betracht kommen können. Die Lösung dieses Problems könne nur durch Viaduct- oder Untergrundbahnen erfolgen. Was zunächst das System der Viaductbahn betrifft, so kann an die Ausführung desselben in bereits bestehenden, ausgebauten Stadttheilen, die keine abnorm breiten Strassenzüge, wie etwa die Wiener Ringstrasse, besitzen, nicht gedacht werden. Auch sind Viaduct-Strassenbahnen dort, wo auch auf architektonische Schönheit geachtet wird, geradezu ausgeschlossen.

Nach detaillirter Aufzählung aller gegen die Aufstellung von Viaducten sprechenden Gründe hebt er insbesondere hervor, dass im Falle eines Brandes in engeren Strassen die Feuerwehr verhindert würde, mit ihren hohen Leitern und Geräthschaften zu manipuliren. Die von ihm projectirten Untergrundbahnen, welche, wie es durch den Bau der Franz Josef-Untergrundbahn bereits erwiesen, keinerlei Gefahren für Häuser etc. involviren, sollen im Anschlusse an die vorgenannte Linie vor Allem eine entsprechende directe Verbindung zwischen dem Ostbahnhof und dem Westbahnhof für den Personen- und Gepäcksverkehr, ferner eine Bahnverbindung zwischen der Hauptpost in der Inneren Stadt und den erwähnten Bahnhöfen herstellen, da die jetzige Art und Weise der Vermittlung der Postsendungen mittelst Pferdebetriebes in keiner Weise mehr den Anforderungen des Verkehres entspricht. Einige Minuten vor Abgang der Postzüge würde es möglich sein, Briefe und Gepäcksstücke direct von der Hauptpost nach den Bahnhöfen zu dirigiren.

Die Ausführung des geplanten Netzes von Untergrundbahnen hat daher nicht nur eine Bedeutung für den allgemeinen Localverkehr, sondern liegt auch im Interesse des Fernbahnverkehres und der postalischen Einrichtungen.

Die für diesen Zweck auszubauenden Linien sind die folgenden:
1. Eine Linie, ausgehend vom Endpunkte der Franz Josef-Untergrundbahn am Giselaplatze unter der Marie Valerie-Gasse bis zum Schwurplatze, resp. bis zu der hier zu erbauenden neuen Brücke, von hier ab unter der bis zur Brücke fortzuführenden Kossuth Lajos-Gasse und unter der Kerepeserstrasse bis zum Ostbahnhofe, woselbst ein Anschluss an das Postgebäude herzustellen wäre. Von der Kossuth Lajos-Gasse aus hätte eine Untergrundbahn durch die Grenadier- oder Kronprinzgasse bis zum Hauptpostamte abzuzweigen.
2. Vom Westbahnhofe wäre eine Untergrundbahn unter dem Waitznerboulevard, dem Franz Déak-Platz, dem Carlsring, dem Museumring, dem Calvinplatz bis zum Zollamt, resp. bis zur Franz Josef-Brücke auszubauen.

Die Verbindung der beiden Linien Giselaplatz—Schwurplatz—Centralbahnhof und der Linie Westbahn—Hauptzollamt würde durch Verbindung beider Linien durch steigende, resp. durch fallende Anschlusscurven auszuführen sein.

Ungarische Eisenbahnverkehrs-Gesellschaft. (Erste ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Geheimen Rathes Béla Lukács die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Eisenbahnverkehrs-Gesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre Gestion seit Beginn der Geschäftsthätigkeit der Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1895) zur Verlesung. Diesem zufolge hat die geschäftliche Thätigkeit der am 28. März 1895 constituirten Gesellschaft Anfangs 1896 begonnen, und wurde in dieser Geschäftsperiode nach dem bis 75 pCt., d. i. fl. 750.000, eingezahlten Actiencapital ein Reingewinn von fl. 56.878·95 erzielt. Die Generalversammlung beschloss, vom Reingewinn den Betrag von fl. 52.600 zur Bezahlung einer fünfpercentigen Dividende pro rata temporis, das sind fl. 5·26 per Actie, zu verwenden, weitere fl. 2000 dem Reservefonds zuzuführen und die restlichen fl. 2278·95 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Localbahn Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö. (Ausserordentliche Generalversammlung und Fusion mit der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom.) Am 8. März fand unter Vorsitz des Directionspräsidenten Ludwig Tolnay eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Esztergom—Almás-Füzitö statt. Bei derselben waren 17 Actionäre erschienen, die mit 26.393 Actien 2638 Stimmen repräsentirten. Der Antrag der Direction, die Fusion mit der Actiengesellschaft der Eisenbahn Budapest - Dorogh - Esztergom betreffend, wurde zum Beschlusse erhoben, und wird die neue Gesellschaft unter der Firma „Localbahn - Actiengesellschaft Budapest—Esztergom—Almás-Füzitö" registrirt werden. Nach Vornahme der durch die Fusion bedingten Modificationen der Statuten ertheilte die Versammlung der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in die beiden vorgenannten Körperschaften der neuen Gesellschaft erfolgten. Von Seiten des Staates wurden der Sectionsrath Dr. Aladar Lakatos des Handelsministeriums und der Sectionsrath Alexander Rédly des Cultusministeriums (pcto. Primatial-Domänenbesitz, der von beiden Linien berührt wird) zu Mitgliedern des Directionsrathes ernannt, in welchem auch die Comitate Esztergom und Komárom durch ihre Vicegespäne und die Commune Esztergom durch ihren Bürgermeister im Sinne der Statuten vertreten sind.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes über die Eisenbahnen von Jädickendorf nach Pyritz und von Berlinchen nach Arnswalde.) Die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes über die am 14. December 1896 concessionirten Eisenbahnen von Jädickendorf nach Pyritz und von Berlinchen nach Arswalde im Sinne des § 46 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ist dem zum kgl. Eisenbahncommissär für die Stargard-Küstriner Eisenbahn bestellten Präsidenten der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin übertragen worden

— (Kleinbahnen.) Cöthener Kleinbahn. In das Gesellschaftsregister des kgl. Amtsgerichtes zu Berlin ist unter Nr. 13.038 a, woselbst die Commandit-Gesellschaft: Eisenbahn-Baugesellschaft R. Burchard & Co. mit dem Sitze zu Berlin, vermerkt steht, eingetragen: In Cöthen ist eine Zweigniederlassung unter der Firma Eisenbahn-Baugesellschaft R Burchard & Co., Zweigniederlassung — Cöthener Kleinbahn errichtet.

Eupener Kleinbahn-Gesellschaft. In das Gesellschaftsregister des Amtsgerichtes Eupen ist eingetragen die Actiengesellschaft „Eupener Kleinbahn-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Eupen. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb von Kleinbahnen. Auch ist es der Gesellschaft gestattet, sich an Unternehmungen jedwelcher Art, vorzugsweise solchen zu betheiligen, welche die Hebung von Handel und Industrie zum Zwecke haben. Das Grundcapital der Gesellschaft beträgt 180.000 Mk.

Kleinbahn Friedeberg-Bahnhof Friedeberg. Dem Kreise Friedeberg, welcher den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von der Stadt Friedeberg nach dem Bahnhof gleichen Namens der Ostbahn beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Kleinbahn Eltville-Schlangenbad. Die Gesellschaft der Kleinbahn Eltville-Schlangenbad hat die Genehmigung zur Fortführung der Bahn bis Langenschwalbach erhalten.

Der Kreistag des Kreises Simmern hat bezüglich der Grunderwerbskosten für die Fortsetzung der Hunsrückbahn von Kirchberg nach Hermeskeil beschlossen, die in den Kreis Simmern fallenden Ländereien kostenfrei zur Verfügung zu stellen, falls der Staat sich verpflichtet, nach genauer Abschätzung die Hälfte des Betrages an den Kreis zurück zu vergüten.

Frankreich. (Betriebsstatut für automobile [Motoren-] Wagen im Bereiche von Städten und Strassen.) Die massgebenden Behörden der französischen Regierung sind derzeit mit der Ausarbeitung eines der Legislative vorzulegenden Gesetzes, bezw. Statutes für den öffentlichen Betrieb der automobilen Wagen mit elektrischen (Accumulatoren-) Benzin- etc., kurz Motoren, d. i. maschinellen Betrieb aller Art beschäftigt. Bei der rapiden Vermehrung dieses Fahrbetriebsmittels, welches, sich rasch vervollkommnend, binnen kurzer Zeit allgemein zu werden verspricht, tritt das Bedürfniss heran, dessen Betrieb und Verkehr gleich jenem der Local- und Strassenbahnen mit maschineller Kraftanwendung im Interesse der öffentlichen Sicherheit umsomehr durch präcise staatlich-administrative Vorschriften zu regeln, als derselbe durch organisirte Unternehmungen, Actiengesellschaften etc. bereits im öffentlichen Verkehre Anwendung findet. Die oberbehördliche Regelung des Betriebes eines mit Maschinen betriebenen Transportmittels kann aber nicht lediglich den localen, rein administrativen und polizeilichen Behörden überlassen werden, da selbe nicht über technisch versirte Organe verfügen. In massgebenden Kreisen ist man daher der Ansicht, dass, sowie der technische Betrieb der an Schienenwege gebundenen Strasseneisenbahnen auch jener der wenn auch auf offenen Strassen verkehrenden automobilen Wagen dem Ressort des Ministers für öffentliche Arbeiten angehört und dessen Organen die Constatirung der Beschaffenheit und Tauglichkeit der verwendeten Maschinen, sowie der Prüfung der Eignung des Verkehrspersonals zur Bedienung der Maschine und Lenkung des Wagens obliegen soll, während das Recht der Concessionirung und Feststellung der Tarife, Fahrordnungen etc. den administrativen Behörden jener Departements und autonomen Communen einzuräumen ist, die, sowie es bei Localbahnen und Tramways der Fall ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26), wenn auch im Einvernehmen mit den Organen des Ministeriums, doch in erster Linie über die Nothwendigkeit oder Zulässigkeit des neuen Vehikels als öffentliches Verkehrsmittel zu entscheiden haben werden. Zum Privatgebrauche oder zu Sportzwecken, für welch beide Zwecke die localbehördliche Genehmigung genügt, sollen nur behördlich geprüfte Maschinen und zum Lenken derselben nur Personen zugelassen werden, die sich mit befriedigendem Erfolge einer Fahrprüfung unterzogen haben.

— (Regulativ für den Transport von Dynamit auf Eisenbahnen.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat in einem an die Directionen sämmtlicher Eisenbahnen gerichteten Erlasse diese verständigt, dass im Dynamitverkehre mit dem Tage des Erscheinens der diesbezüglich erstellten neuen Normaltarifsätze im Amtsblatte der ursprüngliche Normaltarif vom 26. September 1879 ausser Kraft tritt. Die Grundzüge des neuen Tarifes sind:

1. Auf Bahnen, woselbst regelmässige Güterzüge verkehren, wird zum Tarifsatze der Serie I des allgemeinen Gütertarifes vom 26. April 1892 fernerhin ein Zuschlag von 50 pCt. eingehoben.

2. Auf Bahnen, woselbst keine regelmässigen Lastzüge verkehren, ist eine Minimalgebühr von 2·50 Frcs. per Sendung bis zu 100 kg und per Kilometer einzuheben.

3. Für Verladung in Specialwagen, welche auf Verlangen der Partei beigestellt werden, ist ausserdem eine Taxe von 0·30 Frcs. per Kilometer in Aufrechnung zu bringen.

4. Der Empfänger hat der Ankunftsstation die von ihr zu bemessenden dortseitigen Ueberwachungskosten zu bezahlen.

— (Gewährung staatlicher Subventionen für projectirte Eisenbahnen.) Die Minister des Innern und für öffentliche Arbeiten, Barthon und Turrel, haben sich in Würdigung des Werthes für das Gemeinwohl einer im Departement Seine und Marne von Laguy nach Villeneuve le Comte und einer von letzterem Orte bis Mortcert zu erbauenden Eisenbahn für die Gewährung einer staatlichen Subvention im Principe ausgesprochen. Concessionär dieser beiden Linien ist der Generalrath des Departements Seine und Marne, welcher diese Concession der „Compagnie des chemins de fer départementaux“ übertragen wird.

— (Einnahmen der Hauptbahnen im Jahre 1896.) Die französischen Hauptbahnen vereinnahmten im Jahre 1896 1.252,028.509 Frcs., um 29,299.486 Frcs. mehr als im Jahre 1895. Das Betriebsnetz der Hauptbahnen hatte im Jahre 1896 einen Zuwachs von 218 km Linien erhalten, deren Betriebskosten rund 2,000.000 Frcs. und die Verzinsungskosten der neu ausgegebenen Titres rund 2,500.000 Frcs. betrugen. Bei den im Vollbetriebe stehenden Hauptbahnen betrug die Mehreinnahme: Französische Staatsbahnen 1,935.000 Frcs. = 4 pCt.; Linie Paris — Lyon — Méditerranée 6,728.267 = 1·36 pCt.; Französische Nordbahn 6,100.000 Frcs. = 2·47 pCt.; Orléans-Bahn 4,467.086 Frcs. = 2·37 pCt.; Französische Westbahn 6,000.232 Frcs. = 5·45 pCt.; Französische Ostbahn 6,3000.000 Frcs. = 3·81 pCt. Die Einnahmen des Betriebsnetzes der Französischen Südbahn verminderten sich um 1,491.245 Frcs., jene der Algerischen Bahnen um 742.000 Frcs. gegenüber den Einnahmen des Jahres 1895.

Russland. (Eisenbahn-Projecte und deren Vorprüfung durch eine Finanzcommission.) Die in neuester Zeit zunehmende Bewerbung um Eisenbahn-Concessionen hat die russische Regierung veranlasst, zur Vorprüfung der diesbezüglichen finanziellen Fragen eine vom Finanzminister zu delegirende Specialcommission einzusetzen, deren Gutachten von massgebendem Einfluss auf den weiteren Verlauf der Concessionirungs-Angelegenheiten sein wird. Derzeit liegen dieser Commission Projecte für folgende Linien vor:

I. Von Seiten der Direction der Südostbahn:

a) von der Station Sverewo der Linie Kozlow—Woronesch—Rostow abzweigend, diese in einer Länge von circa 300 Werst in der Station Mouzga mit der Wolga-Don-Bahn verbindend;
b) von der Station Kotloubane der Linie Griazi—Tsaritsyne abzweigend und bis Dubowka führend (Länge circa 68 Werst);
c) von der Station Millerovo der Linie Kozlow—Woronesch—Rostow abzweigend und diese in der Station Lougansk mit der Don-Bahn verbindend (Länge circa 105 Werst).

II. Von Seiten der Direction der Eisenbahn Moskau-Jaroslaw-Archangel: eine von Youriew bis Teikow führende Linie.

III. Von Seiten der Direction der Ersten Localbahn-Gesellschaft:

a) von der Station Thorenburg der Linie Riga—Tukkum bis zur Stadt Bauske (Länge circa 68 Werst);
b) von der Station Swentsiany der Linie Petersburg—Warschau aus diese in der Station Ponewesch mit der Linie Libau—Romney (Länge circa 137 Werst) verbindend, nebst einer bis Wilkomir führenden Flügelbahn;
c) von Ponewesch bis Bauske (Länge circa 82 Werst);
d) von der Station Podgornaja der Südwestbahn bis Woznessensk (Länge circa 38 Werst);
e) von der Station Jitomir bis Ovrutsch (Länge circa 120 Werst).

Die Direction der Eisenbahn Rostow-Wladikawkas hat die Projecte folgender, bereits trassirter Linien vorgelegt: für eine von der Station Petrowsk ausgehende, über Derbent führende und diese in der Station Baku mit der Transkaukasischen Eisenbahn verbindende Linie; ferner für eine von der Station Kislowodsk ausgehende, die erstgenannte Linie mit dem Littorale des Schwarzen Meeres und in südlicher Richtung in der Station Rion gleichfalls mit der Transkaukasischen Eisenbahn verbindende Linie; schliesslich für eine von Rostow bis Astrachan führende Linie.

Die Direction der Eisenbahn Riazan-Ural hat das Project

einer von der Station Alexandrow-Gay aus diese mit der Stadt Gurjew am Caspischen Meere und weiterhin mit der Stadt Kungrad am Aral-Meere verbindende Linie vorgelegt; ferner um Ertheilung der Concession für eine von der Station Dankov aus über Kozelsk bis Smolensk führende Linie angesucht, bezüglich welcher bereits Vorstudien gepflogen wurden.

Die Direction der Eisenbahn Moskau-Kiew-Woronesch strebt die Verbindung ihres Netzes von der Station Werkhowie der Flügelbahn Livny-Werkhowie aus mit Berührung der Stadt Kaluga in der Station Tscherm mit der Linie Moskau—Riazan an.

Vorliegenden Projecten zufolge, sollen directe Verbindungen zwischen Warschau und Radom, ferner von der Station Witebsk aus zwischen der Linie Petersburg—Warschau und Longa, eventuell Staraja-Russa hergestellt werden. Letzeres ist ein integrirender Theil des successive durchzuführenden Südbahn-Projectes, durch dessen Realisirung die derzeitigen Entfernungen zwischen St. Petersburg, Kiew und Odessa um 500 Werst vermindert werden sollen. Der verkehrspolitische Zweck der projectirten Bahnen ist der, das bereits von Hauptbahnen umrahmte grosse Gebietsviereck zwischen St. Petersburg, Moskau, Smolensk und Dwinsk nunmehr auch mit Bahnen zu durchkreuzen und derart Anschlüsse nach allen Richtungen auf kürzeren Wegen als die bisherigen zu schaffen.

Schiffahrt.

Errichtung eines schwimmenden Docks in Budapest. (Ministerialerlass.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in einem an die hauptstädtische Communalverwaltung gerichteten Erlasse diese aufgefordert, an zwei geeigneten Punkten ober- und unterhalb der Kettenbrücke je 70 m lange Uferstrecken zur Aufstellung von zwei schwimmenden Docks zu evacuiren, sowie auch zwischen der am Eskütér zu erbauenden und der Franz Josefs-Brücke eine 174 m lange Uferstrecke der freien Schiffahrt zur Verfügung zu stellen.

Regulirung des Franzens-Canals. (Ministerialerlass.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat angeordnet, dass in Folge Verlegung der früher bestandenen Ausmündung des Franzens-Canals in die Theiss (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1895) auch die mit der neuen Ausmündung im Zusammenhange stehenden Uferstrecken der Theiss derart regulirt und gesichert werden, um ohne Unterschied des Wasserstandes die freie Aus- und Einfahrt der Schiffe zu gewährleisten. Oberhalb der neuen Ausmündung des Canals wird in diesen eine gegen den stärksten Wasserdruck Widerstand leistende Schleuse mit neuartig construirten eisernen Schubthüren eingebaut und über dieser eine 60 m lange eiserne Zugbrücke zur Manipulation der Schleuse hergestellt. Die vorerwähnten Arbeiten, welche bereits im Ausgabenpräliminare pro 1897 ihre Bedeckung finden, sind sobald es die Wasserstandsverhältnisse erlauben, in Angriff zu nehmen.

Regulirung des Bega-Canals. (Ausführungsbeschluss.) Die Congregation des Temeser Comitates hat in ihrer am 6. März abgehaltenen Versammlung den Beschluss gefasst, die Durchführung der Regulirung des Bega-Canals und Herstellung des Gerinnes in gut schiffbaren Zustand (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 12) zu beschleunigen, aus welchem Anlasse eine Deputation von Comitatsnotabeln zu den Ressortministern mit der Bitte um sofortige Gewährung der bereits zugesagten staatlichen Subvention entsendet wurde.

Ungarischer Schiffahrtsverein. (Wahl der zum diesjährigen internationalen Schiffahrtscongress und in den deutsch-österreichisch-ungarischen Schiffahrtsverband zu delegirenden Mitglieder.) In der am 2. März in Budapest unter Vorsitz des Vereinspräsidenten Geheimrathes Dr. Alexander Matlekovits abgehaltenen Plenarversammlung der Mitglieder des Ungarischen Schiffahrtsvereines (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) wurden zu dem im Monate Mai stattfindenden internationalen Schiffahrtscongress als Referenten delegirt: für Canalisation: Sectionsrath Béla Gonda; für einheitliche Hydrographie: Sectionsrath Aladár Kovács; für Schiffahrtsstatistik: Dr. David Pap; für Schiffbau: Director Heinrich Baumgarten und Oberingenieur Wilhelm Renner. Des Ferneren wurden zu Mitgliedern des deutsch-österreichisch-ungarischen Schiffahrtsverbandes 12 Mitglieder des Vereines gewählt, darunter: Dr. Alexander Matlekovits, Ministerialrath Eugen Kvassay, sowie die Directoren der Ersten Donau-Dampfschiffahrts- und der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis 25. März.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

19. März, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste“, Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Tritone“, Capitän N. Laneve, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

21. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Aurora“, Capitän T. Gopcevich, nach Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro und Budua (siehe Thessalische Linie über Albanien.)

23. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

24. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan“, Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

24. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade“, Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um 8 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Stephanie“, Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

19. März, Dampfer „Massimiliano“, Capitän F. Kossovich,
22. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän N. Covacevich,
24. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän F. Kossovich,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

21. März, um 7 Uhr Früh (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Galatea“, Capitän A. Scarpa, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

21. „ um 11 Uhr Vormittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Aurora“, Capitän T. Gopcevich, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora.

24. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia“, Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

25. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Apollo“, Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Fiume—Alexandrien), Dampfer „Venus“, Capitän E. Klun, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. März, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Poseidon“, Capitän R. Mayer, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. April, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator“, Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LIII. Stückes.) Das am 17. März herausgegebene LIII. Stück enthält unter

Nr. 3031: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. Jänner 1897, Z. 149.492 ex 1896, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen.

Nr. 3032: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. März 1897, Z. 36.846, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheinbruchstationen in Wittigsthal und Klingenthal.

Nr. 3033: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. März 1897, Z. 38.919, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem bayerischen Amtsbezirke Wunsiedel nach Böhmen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. März d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. Ferdinand Zehetner den königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Classe;

der Director des Arsenals des Oesterreichischen Lloyd in Triest Felix Ritter von Kodolitsch den königlich serbischen Takovo-Orden dritter Classe;

der Lieutenant der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Elia Gopcevich in Triest die königlich italienische silberne Medaille „Al valore di marina“ annehmen und tragen dürfen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Februar 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	6418·61	1177·00	2311·87	5283·74	1085·16	1163·72	305·86	1943·02
Roggen	4314·30	999·67	1034·31	4279·66	1555·80	—	—	1555·80
Gerste	1457·69	501·46	302·65	1656·50	2956·77	1911·48	2525·21	2343·04
Hafer	—	—	—	—	399·09	21·60	299·04	121·65
Erbsen	948·57	484·95	385·81	1047·71	308·54	202·00	8·29	502·25
Bohnen	1097·42	—	35·24	1062·18	181·21	17·41	—	198·62
Raps	565·67	200·99	245·62	521·04	476·22	96·85	448·96	124·11
Wicken	—	702·24	225·25	476·99	326·13	524·41	225·42	625·12
Leinsaat	321·30	—	100·00	221·30	—	—	—	—
Rübensamen	617·30	—	—	617·30	—	—	—	—
Mohn	63·75	—	—	63·75	95·74	—	—	95·74
Kleesaat	545·36	72·98	223·71	394·63	—	—	—	—
Senfsaat	93·02	—	—	93·02	—	—	—	—
Diverse	3747·43	1478·36	1316·41	3909·38	236·11	195·11	23·02	408·20
Zusammen	20190·42	5617·65	6180·87	19627·20	7620·77	4132·58	3835·80	7917·55
Versicherungswerth ö.W. fl.	212.974	59.455	70.800	201.629	98.336	35.044	34.900	98.480
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	40	2	3	39	9	—	—	9
Versicherungswerth ö.W. fl.	50.401	6.600	5.350	51.651	7.160	—	—	7.160
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	31	1	2	30	3	—	—	3
Versicherungswerth ö.W. fl.	39.541	3.600	2.350	40.791	2.201	—	—	2.201
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	26.970	2.300	1.750	27.520	1.100	—	—	1.100
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.		—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—		—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 4 (Verkehr mit Ungarn).

Ausserkraftsetzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 29 (Benzin aus Erdöl [Petroleumnaphtha]) über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen.

Mit 31. März 1897 werden die auf die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen bezughabenden Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 29 (Benzin aus Erdöl [Petroleumnaphtha]) auf Seite 54/57 des Nachtrages II vom 1. Juli 1896 zum Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 4, vom 1. December 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Ab 1. April 1897 finden die mit dem vom gleichen Tage giltigen Nachtrag II zum Tarife Theil I, Abth. B, vom 1. März 1896 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits zur Einführung kommenden einheitlichen Bestimmungen für die Benützung von Kesselwagen Anwendung.

Wien, am 17. März 1897. [190]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(Staatsbahn-Direction Pilsen.)

Eröffnung der Haltestelle Mlatz für den Frachtenverkehr in Wagenladungen.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Mlatz der Linie Pilsen—Dux wird am 1. April 1897 auch für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Pilsen, am 16. März 1897. [191]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Floridsdorf.

Die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums ddto. 10. December 1896, Z. 5745/III, am 21. December 1896 kundgemachte Herabsetzung der tarifmässigen lagergeldfreien Frist für in der Station Floridsdorf ankommende Kohlensendungen auf zwei Tage tritt mit 1. April 1897 ausser Kraft.

Wien, am 18. März 1897. [192]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe des Nachtrages VII zum Verbandsgütertarife Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 und, insoweit Erhöhungen platzgreifen, vom 1. Juni 1897 tritt der Nachtrag VII zu dem in rubro bezeichneten Tarif in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und einer Stationsnamenänderung eine theilweise Aenderung der Frachtsätze für den Verkehr mit Wien und dessen Vororte, die Einbeziehung mehrerer Stationen in den Classenguttarif mit Sätzen des Specialtarifes III, die Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 5, 7, 16, 20 und 39 durch Aufnahme neuer Stationen, einen theilweise geänderten Ausnahmetarif Nr. 8 an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifes für Möbel aus gebogenem Holze etc., eine Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B, eine laut besonderer Bekanntmachung bereits seit 15. Jänner 1897 giltige Ergänzung der Bestimmung des Ausnahmetarifes Nr. 18 E und F und endlich eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag wird seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 21. März 1897. [193]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Personenfahrpreise im Verkehre zwischen Wien S.B. einerseits und Kärnten und Tirol andererseits über Marburg.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 gelangt ein Ausnahmetarif für einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten, für Schnellzüge giltig, zwischen Wien Südbahnhof einerseits und den Stationen der Strecken Maria-Rast—Franzensfeste und Kufstein—Ala andererseits über Marburg zur Einführung.

Durch diesen Ausnahmetarif werden rücksichtlich des oben bezeichneten Verkehres die Gebührenberechnungstabellen der im Tarife, Theil II, für die Beförderung von Personen etc. auf sämmtlichen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 1. April 1893 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 1, 4, 6 und 8 aufgehoben.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind zum Preise von 60 Heller bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 17. März 1897. [194]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gruppentarif III [Berlin-Stettin].) Der bisherige Seehafen-Ausnahmetarif D für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See, dessen Aufhebung zum 1. März durch Bekanntmachung vom 10. Jänner veröffentlicht war, bleibt neben dem am 15. Jänner neu eingeführten Seehafen-Ausnahmetarif für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern noch bis zum 1. September 1897 bestehen.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1895. (Nachtrag VII.) Am 1. Februar ist der VII. Nachtrag, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification, zur Einführung gelangt.

Auf Seite 4 des Nachtrages unter Ziffer 11 ist der Stationsname Fürth i. W. in „Furth i. W.“ handschriftlich zu berichtigen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
771	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	A. Verbrauchsartikel, Effecten, Nahrungsmittel a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	I. Prag (Bubna) (B.E.B)	Rakonitz (B.E.B.) bezw. umgekehrt	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Die Frachtbriefe müssen rücksichtlich des Transportes nach Rakonitz stets von der k. k. Männerstrafanstaltsverwaltung Prag ausgefertigt, bezw. unterfertigt und an das Sträflingsdetachement in Rakonitz adressirt sein. 3. Für Transporte in umgekehrter Richtung müssen die Frachtbriefe vom Detachement in Rakonitz als Aufgeber unterfertigt und an die k. k. Männerstrafanstaltsverwaltung in Prag adressirt sein. 4. Jedem Frachtbriefe muss ein Certificat beigegeben werden, womit bestätigt wird, dass die zu transportirenden Gegenstände zur Verpflegung oder Ausrüstung der Sträflings-Colonie bei Rakonitz bestimmt sind, oder von dieser an die k. k. Männerstrafanstaltsverwaltung in Prag zurückgehen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif der Buschtěhrader Eisenbahn, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I–V, bezw. Localgütertarif, Theil II, Heft 1, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1897	Verschieden	kr. ö.W. A. I. II. a) 29·9 31·4 b) 24·2 25·3	Verschieden	Im Kartirungswege		
			B. Zerlegte Holzbaracken c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen d) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	II. Prag (Smichow) (B.E.B.) oder Smichow	Rakonitz (B.E.B.) Rakonitz (k.k.Stb.) bezw. umgekehrt					B. I. II. c) 24·2 25·3 d) 20·0 20·7				
772	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Borysław	Örmező	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden und für die Petroleum-Raffinerie in Örmező bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife		Heller 140	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Im Kartirungswege		
				Drohobycz						136				
				Gorlice						124				
				Iwonicz						92				
				Jasło						108				
				Jedlicze						98				
				Krechowice						146				
				Krosno						92				
				Olszanica						76				
				Podwołoczyska						234				
				Rymanow						88				
				Skołyszyń						114				
				Ustrzyki						88				
				Zagorzany						118				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
773	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohle aus den böhmischen Braunkohlenrevieren	Sigmundsherberg trs.	Mährisch Budwitz	Unter Aufrechthaltung der laut citirter Tarife für diese Artikel giltigen allgemeinen Bedingungen. Diese Transporte müssen für den Betrieb der Localbahn Mährisch Budwitz-Jamnitz bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B u. S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	24·9 kr. ö. W.	12·5 kr. ö. W.	12·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Organe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Versender und als Empfänger erscheinen
			Kohle etc. aus dem Ostrau-Karwiner Reviere etc. (Siehe citirten Tarif)	Zellerndorf trs.				Mähr.-schles.-österr. Kohlenverkehr via Jedlesee, bezw. Zellerndorf, Tarif vom 1. November 1894	Verschieden	Verschieden	10·2 kr. ö. W.			
774	Oesterr. Nordwestbahn		Zeitungspackete als Gepäck	Wien Oe.N.W.B.	Oberhollabrunn	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn		Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter, bezw. der auf Grund der Bestimmungen des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893 unter B II b 3 sich ergebenden Frachtsätze, falls den dortselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Geringste Frachtgebühr 15 kr. pro Sendung incl. der Stempelgebühr von 5 kr. pro Expedition
775	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bauinventar und Ausrüstungsgegenstände	Allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Skutsch	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen für den Bau der Localbahn Polička-Skutsch bestimmt sein	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	Verschieden	30% (dreissigpercentige) Frachtermässigung von den officiellen Frachtsätzen rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Localbahn Polička-Skutsch als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen muss, spätestens bis Ende Februar 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
776	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Karwin	Stróże	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Verbandstarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 212 Heller b) 185 Heller		Im Kartirungswege		
777	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schlackenpflastersteine	Trzynietz	Lemberg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch die Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer regulirter Frachtsatz	55·9 kr.		Im Kartirungswege		
778	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Adamsthal	Segen-Gottes	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	38 Heller		Im Kartirungswege		
779	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Melasse und Osmosewasser	Svijan-Podol	Lieben Oe.N.W.B	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. November 1894	37·6 kr.	35·0 kr.	2·6 kr.	Im Kartirungswege		
780	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Brenner	Schwaz	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	22 Kronen pro Wagen	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten
781	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zur Errichtung eines Elektricitätswerkes in Gossensass Verwendung finden, gelangt ab Stationen der österreichischen Linien der Südbahn, sowie ab Budapest S.B. nach Gossensass mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes unter den daselbst festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
782	Südbahn-Gesellschaft		Mahlproducte	Kranichsfeld	Marburg	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	20 Heller	16 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
783	Südbahn-Gesellschaft		Marmormehl in Säcken	Sterzing	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loco, Wien S.B., resp. Matzleinsdorf loco vom 1. März 1896	187 Heller	172 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		
784	Südbahn-Gesellschaft		Papier der Pos. P—1 des Tarifes, Theil I	Frohnleiten	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	155 Heller	120 Heller	35 Heller	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. **Wien, 25. März 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 21. Februar 1897*) für die Localbahnen Blatná-Nepomuk und Březnitz-Rožmital.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Ferdinand Freiherrn v. Hildprandt in Blatná im Vereine mit Carl Freiherrn von Lilgenau in Schlüsselburg, Franz Steiner in Blatná, Wenzel Pobuda in Rožmital, Anton Sündermann in Unter-Březan und Lambert Pávek in Schlüsselburg die erbetene Concession zum Baue und Betriebe der als normalspurige Localbahnen auszuführenden Locomotiveisenbahnen von der Station Blatná der projectirten Localbahn Strakonitz-Březnitz über Schlüsselburg und Kassejowitz nach Nepomuk zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Gmünd—Eger und von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Protivin—Zditz nächst Březnitz nach Rožmital in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildenden Eisenbahnen werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahnen sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertigen Bahnen dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahnen haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von zweitausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Im Uebrigen sind die concessionirten Eisenbahnen als integrirende Bestandtheile des den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 21. September 1896, R.-G.-Bl. Nr. 192, bildenden Unternehmens der Localbahn Strakonitz-

*) Enthalten in dem am 20. März 1897 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 68

Březnitz anzusehen, und haben die Bestimmungen der §§ 5 bis 14 der obbezeichneten Concessionsurkunde, sowie Abtheilung II der Concessionsbedingnisse für die Localbahn Strakonitz-Březnitz vom 21. September 1896 auf sämmtliche vorgedachte Eisenbahnlinien als einheitliches Unternehmen Anwendung zu finden.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurigen Localbahnen mit Dampfbetrieb von Blatná nach Nepomuk und von Březnitz nach Rožmital.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirten Bahnen von Blatná nach Nepomuk und von Březnitz nach Rožmital sind als eingeleisige Localbahnen mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahnen verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 25 km lange Localbahn Blatná-Nepomuk führt von der Station Blatná der Localbahn Strakonitz-Blatná-Březnitz in vorwiegend nordwestlicher Richtung über Torowitz zu der im Süden von Schlüsselburg anzulegenden Station Lnař. Von hier aus ersteigt die Trasse unter Berührung von Kassejowitz die Wasserscheide zwischen dem Uslava- und Votavaflussgebiete, senkt sich sodann, die Ortsgebiete von Żiwotitz und Kotaun berührend, zur Station Kotaun und gelangt im Thale des Misliverbaches zum Anschlusse an die Station Nepomuk der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die circa 7 km lange Localbahn Březnitz-Rožmital zweigt aus der currenten Strecke nächst der Station Březnitz der k. k. Staatsbahnlinie Zditz—Protiwin ab, führt an der linksseitigen Lehne des Vlačavabach-Thales, dann dem Laufe des Skuhrover-Baches folgend, nach Rožmital, woselbst im Osten der Stadt unmittelbar an der nach Přibram führenden Bezirksstrasse die Station Rožmital angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn Blatná-Nepomuk in die Station Nepomuk, dann wegen der anlässlich der Abzweigung der Localbahn Březnitz-Rožmital aus der offenen Strecke bei der Station Březnitz sowohl in dieser Station, als am Abzweigpunkte herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe und der Bahnstrecke bei Březnitz, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der beiden Localbahnen mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der beiden Localbahnen und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die beiden Bahnen zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird für die Linie Blatná—Nepomuk 22 Permille und für die Linie Březnitz—Rožmital 18·5 Permille festgesetzt.

Die Stationen, sowie die Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen und in Locomotivremisen, ferner von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises 4·75 m zu betragen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die

Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung" zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Es ist jedoch gestattet, dass die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte 80 cm betragen darf, und dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die im obbezeichneten Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!"

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden k. k. Staatseisenbahn-Direction zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahnen sind mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

In der Anschlussstation Blatná an die Localbahn Strakonitz-Březnitz sind Centralweichenstellanlagen mit optischen Controleinrichtungen und Distanzsignale herzustellen, deren Stellung in entsprechende Abhängigkeit von jener der Einfahrtsweichen zu bringen ist.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction zu erfolgen.

Die Bahnen sind mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der betriebführenden k. k. Staatsbahn-Direction das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber im Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen, Lastwagen) erfolgt auf Kosten der Concessionäre durch das k. k. Eisenbahnministerium gegen Entrichtung eines Betrages von 154.000 fl. und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in vollausgerüstetem Zustande 12·5 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 21. Februar 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Söchau der Localbahn Fehring-Fürstenfeld zur Station Feldbach der k. k. Staatsbahnen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde-Vertretung in Feldbach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Söchau der Localbahn Fehring-Fürstenfeld zur Station Feldbach der k. k. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. Februar 1897. Z. 6047/I ex 1896.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Deutschbrod-Saar. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Brünn hinsichtlich des in beiden Kronländern gelegenen Localbahnprojectes Deutschbrod-Saar die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen anberaumt. [E.-M.-Z. 3952/I.]

Projectirte Localbahn Ober-Grafendorf—Mank. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 17. December 1896 durchgeführten Trassenrevision der projectirten schmalspurigen Zweiglinie der Pielachthalbahn von deren Station Ober-Grafendorf nach Mank hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z 499/I.]

Projectirte Kleinbahn Kirnitz-Schänke—Rainwiese. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Tetschen hat hinsichtlich des von Robert Manzer in Tetschen vorgelegten generellen Projectes für eine mit Benzinmotoren zu betreibende Kleinbahn von der Kirnitz-Schänke nächst der österreichisch-sächsischen Reichsgrenze nach dem Curorte Rainwiese die Trassenrevision anberaumt. [E.-M.-Z. 3894/I.]

Schleppbahn von der Station Cisna der Kleinbahn Lupków-Cisna nach Kalnica. (Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 12. Juni 1896 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der mit 0·76 m Spurweite auszuführenden, unter Bedachtnahme auf die spätere Ermöglichung des Personenverkehres zunächst für den öffentlichen Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen bestimmten Schleppbahn von der Station Cisna der bereits concessionirten schmalspurigen Kleinbahn Lupków-Cisna nach Kalnica hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Schleppbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 6436/I ex 1896].

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate Februar 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	569	6029	868	7466	21	32	.	53	0·7	22	.	3	.	25	.	.	8	.	.
" Linz . .	561	3472	196	4229	16	16	3	35	0·8	32	1	9	3	5	1	.	2	1	4
" Innsbruck	336	1626	112	2074	2	6	.	8	0·3	4	.	1	.	2	.	.	.	1	.
" Villach .	264	2042	2688	4994	4	4	4	12	0·2	8	.	6	.	1	.	.	1	.	4
" Triest . .	56	828	112	996	1	1	.	2	0·2	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.
" Pilsen .	168	1204	2231	3603	1	8	13	22	0·6	7	2	30	3	2	.	.	.	.	1
" Prag . .	112	2510	1226	3848	.	15	8	23	0·5	19	.	11	.	1	.	.	2	.	10
" Olmütz .	.	1176	1934	3110	.	1	24	25	0·8	6	.	19	4	.	2	.	.	.	2
" Krakau .	168	1597	560	2325	8	10	.	18	0·7	13	.	8	3	.	.	.	3	.	1
" Lemberg	168	924	830	1922	2	6	1	9	0·4	1	.	.	6	.	.	.	2	.	9
" Stanislau	56	448	1430	1934	8	56	48	112	5·7	49	.	49	28	12	.	.	12	.	6
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	532	224	756	.	4	1	5	0·6	5	2	5	1	.	.	.	.	.	2
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	168	1064	812	2044	1	5	1	7	0·3	8	2	15	.	3	.	.	.	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	112	338	1430	1880	6	1	7	14	0·7	11	1	9	6	.	.	.	1	.	3
Eisenbahn Wien-Aspang	.	290	602	892	.	.	1	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	196	168	364	.	2	.	2	0·5	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	484	4209	3940	8633	14	17	2	33	0·3	30	1	3	6	.	.	1	2	.	6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	56	488	.	544	.	2	.	2	0·3	.	.	.	.	2	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	168	56	224	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	347	4353	532	5232	7	7	.	14	0·2	18	3	6	2	.	.	.	.	.	8
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	480	4691	2996	8167	20	43	9	72	0·8	46	.	34	5	2	.	.	3	4	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	234	38	272	.	3	.	3	1·1	1	.	1	.	.	.	.	1	.	1
Südbahn-Gesellschaft	834	4740	532	6106	12	16	2	30	0·4	27	1	9	3	.	.	.	1	.	2
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1372	252	1624	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	168	252	420	.	.	4	4	0·9	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	40	784	.	824	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Die im Amtsbezirke der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau in grösserer Anzahl vorgekommenen Zugsverspätungen sind meistentheils durch die wegen Schneeverwehungen entstandenen Verkehrsstörungen veranlasst worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn Nagy-Szeben—Vörös-toronyszoros (Hermannstadt-Rothenthurmpass.) (Experten-Conferenz wegen Baues der Grenzstation Vörös-torony.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat zur Feststellung der technischen Anlage und administrativen Organisirung der Grenzstation Vörös-torony der im Sinne der zwischen den Regierungen Oesterreich-Ungarns und Rumäniens abgeschlossenen Convention (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1891) zu erbauenden Eisenbahn Nagy-Szeben—Vörös-toronyszoros (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 47 ex 1896) unter Vorsitz des Ministerialrathes Ludwig Mándy eine Experten-Conferenz einberufen, welcher die Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen beigezogen wurden.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Projectirte Erweiterung der Betriebssphäre.) Die Budapester Communalverwaltung hat in der Frage der projectirten Erweiterung der Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft — die Abgabe des Ueberschusses von elektrischer Kraft für Beleuchtungs- und gewerbliche Zwecke betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) — einen Beschluss gefasst, der vom principiellen Standpunkte nicht ohne Bedeutung ist. Das Ansuchen der Gesellschaft wurde mit dem Bedeuten abgelehnt, dass im vorliegenden Falle vor Allem die gewerbsmässige Ausübung dieses Betriebszweiges im Allgemeinen ausserhalb der streng präcisirten Leistungssphäre einer Transportunternehmung steht, speciell aber in Budapest, woselbst bereits mehrere Gesellschaften bestehen, welche Elektricität ausschliesslich nur für Beleuchtungs- und gewerbliche Zwecke erzeugen und deren concessionsmässige Interessen hiedurch tangirt würden. Dementgegen obwalten andere Verhältnisse, wenn eine auf nur kurze Dauer, z. B. zu Ausstellungszwecken erbaute Eisenbahn den Strom von einer bereits im Betriebe stehenden Elektricitäts-Gesellschaft bezieht, da eben die kurze Dauer des Bestandes der Bahn den kostspieligen Bau einer Stromerzeugungsstation nicht zulässt; oder wenn eine im Neubau oder in Umwandlung der Betriebskraft begriffene Bahnunternehmung den Strom, jedoch nur bis zur Vollendung ihres eigenen Stromerzeugungs-Etablissements, somit während eines begrenzten Zeitabschnittes bezieht; schliesslich wenn z. B. in einer Provinzstadt, woselbst noch keine Elektricitätsunternehmung besteht, eine Strassenbahn gebaut wird, welche a priori ihr Stromerzeugungs-Etablissement beiden Zwecken entsprechend einrichtet und derart als früher auftretende Concessionärin keine bereits bestandenen Rechte tangirt.

Vororte-Strassenbahn mit elektrischem Betriebe Budapest — Uj-Pest — Rákospalota. (Einführung eines wechselseitigen Umsteigverkehres zwischen ihren Linien und jenen der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft.) Die Verhandlungen, welche zwischen der Budapest—Uj-Pest—Rákospalotaer Strassenbahn und der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft wegen Einführung des Umsteigdienstes und Gewährung einer Péage eingeleitet wurden, haben nunmehr zu einer Lösung der Frage geführt, welche eine volle Befriedigung des hauptstädtischen Verkehrsinteresses gewährleistet. Die Durchführung der nothwendigen Massnahmen soll noch im Laufe dieses Jahres erfolgen.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Projectirter Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der Budapester Municipalverwaltung den Bau einer von einem geeigneten Punkte ihres Ofner Betriebsnetzes abzweigenden, bis zum Friedhofe der donaurechtsuferseitigen Bezirke im Wolfsthale führenden, elektrisch betriebenen Linie beschlossen.

Ungthalbahn. (Fortsetzung derselben bis zur ungarisch-galizischen Grenze.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Bau der Ungthalbahn von Nagy-Berezna bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Uzsók ins Auge gefasst und die Ungthalbahn-Gesellschaft aufgefordert, diesbezüglich mit dem Ministerium in Verhandlung zu treten.

Székler Eisenbahnen. (Technisch-polizeiliche Begehung der Theilstrecke Szepsi-Szt. György—Csik-Szereda.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die technisch-polizeiliche Begehung der in Vollendung begriffenen Theilstrecke Szepsi-Szt. György—Csik-Szereda der Székler Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1894) angeordnet, und dürfte die Eröffnung des Betriebes Anfangs April erfolgen. Die Eröffnung der Anschlussstrecke Csik-Szereda—Ghymes-Szoros (Ghymespass), welche im Sinne der österreichisch-ungarisch-rumänischen Convention (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1891) ihre Fortsetzung im Anschlusse an die Linie Adjud—Targu-Acna—Moinesti (—Ghymes) des kgl. rumänischen Eisenbahnnetzes finden wird, dürfte im November erfolgen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Der Name der Halte- und Verladestelle Remete der Strecke Erdököz—Tiszolcz der Localbahn Zolyóm-Brezó—Tiszolcz wurde auf Fenyves abgeändert.

Südbahn-Gesellschaft. (Organisation der Budapester Betriebsdirection für das ungarische Betriebsnetz der Gesellschaft.) Nach der neuen vom königl. ungarischen Handelsminister genehmigten Organisation des ungarischen Betriebsnetzes der Südbahn-Gesellschaft vertritt die Betriebsdirection die ungarischen Linien auch nach aussen, und sie ist sowohl in Bezug auf Tarife als Refactien mit weitgehender Competenz ausgestattet und hat diesbezüglich die unmittelbare Verfügung. Nach der neuen Organisation leitet die Budapester Betriebsdirection den gesammten Verkehrs-, Betriebs-, Bau-, Bahnerhaltungs-, Zugsförderungs-, Werkstätten-, commerciellen, Materialverwaltungs- und den damit in Verbindung stehenden administrativen Dienst der in Ungarn befindlichen Linien der Südbahn. Die Amtssprache ist auf der ganzen Linie und in jedem Dienstzweige die ungarische. An der Spitze der Betriebsdirection steht der Betriebsdirector, welcher den Titel eines General-director-Stellvertreters führt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20), und welcher mit den ihm untergeordneten Beamten und Personale den gesammten Dienst auf den ungarischen Linien unmittelbar und unter eigener Verantwortung versieht. Der Betriebsdirector ist unmittelbar dem Verwaltungsrathe untergeordnet. Die Betriebsdirection, welche aus sieben Fachsectionen besteht, und zwar für allgemeine Administration, Verkehrs- und Transportdienst, Zugsförderung und Werkstätten, Bau und Bahnerhaltung, commerciellen Dienst, Reclamation und Restitution und für Materialverwaltung, ist mit einer solchen Machtbefugniss ausgestattet, die für die selbstständige Leitung des Netzes geeignet erscheint. Es ist in bestimmter Weise vorbehalten, dass jede Verfügung des Verwaltungsrathes, welche die ungarischen Linien betrifft, durch die Betriebsdirection geschehe.

Schiffahrt.

Wiener Donau-Canal. (Einfahrt in denselben bei Nussdorf.) Laut einer Kundmachung der k. k. niederösterr. Statthalterei vom 17. März, Z. 22.231, kann die Einfahrt der Ruderfahrzeuge, Flösse und Dampfschiffe in den Wiener Donau-Canal bei Nussdorf wegen der in Ausführung befindlichen Arbeiten zur Herstellung der neuen Nussdorfer Absperrvorrichtung mit Beginn der Schiffahrtsperiode 1897 noch nicht stattfinden und wird voraussichtlich erst Anfangs Mai d. J. möglich sein. Bis dahin können die der Schiffahrt mit der Statthalterei-Kundmachung vom 9. September 1895 zur Verfügung gestellten Landungsplätze am Donaustrome, mit Ausnahme des Landungsplatzes unterhalb des Militärbades und des Landungsplatzes zwischen dem Nussdorfer Magazin der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und dem Sperrschiffe, vom 1. März d. J. angefangen wieder benützt werden. Ferner wird auf die Dauer der Canalsperre bei Nussdorf die Remorquirung der beladenen, für den Donau-Canal bestimmten Ruderschiffe vom Schneidergrund an der Canalausmündung nach aufwärts vom 1. März angefangen, sowie im Vorjahre, unentgeltlich stattfinden.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Die Direction der „Adria“ verlautbart, dass die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft am 30. März in Budapest stattfindet.

Russland. (Hafen Novorossisk am Schwarzen Meere.) Der neu erbaute und durch die Flügelbahn Tichorczkaia-Novorossisk der Linie Rostow-Wladikawkas mit dem südöstlichen Eisenbahnnetze Russlands im Kaukasus- und Uralgebiete verbundene Hafen von Novorossisk an der Nordküste des Schwarzen Meeres ist von besonderer Bedeutung für den gegen die See gravitirenden Getreideexport dieser Gebiete, da er den ganzen Winter hindurch eisfrei bleibt und von Nordstürmen vollständig geschützt ist, während die Häfen von Odessa und Azow während des Winters oft monatelang geschlossen sind. Dieser geräumige Hafen ist allen Anforderungen des modernen Betriebes entsprechend eingerichtet und besitzt einen in grossem Stile an-

gelegten, elektrisch betriebenen Elevator, der in 368 Silos (Schleusenspeichern) über 600.000 Hektoliter Getreide zu fassen vermag. Die elektrische Beleuchtung der gesammten Räumlichkeiten, sowie der Docks gestattet die Fortsetzung der Arbeit während der Nacht. Die Hauptexportartikel sind Getreide aller Art und Leinsamen.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 22. Februar:

Localbahn Innsbruck-Hall i. T. fl. 26.— ö. W.

Ab 1. April:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig). Für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerfrei). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Em. 1884. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber. — 4 pCt. Prioritätsobligationen (Salzkammergut). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl 4.— ö. W.

Wiener Verkehrsanlagen-Commission. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.

Ungar. Localeisenbahnen-Gesellschaft. 4 pCt. Obligationen. Für je Kr. 200 Capital Kr. 2.—.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritätobligationen fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen fl. 4.— ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 3.75 Silber. — 4 pCt. Prioritäten. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1886. Für je Mk. 100 Capital Mk. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1871. fl. 3.75 Silber.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritätsobligationen. Mk. 6.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen, Serie X Frcs. 6.50 Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen, I. Em. fl. 5.— Silber.

Verlosungen.

Am 20. Februar:

Keszthely—Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 22. Februar:

Localbahn Innsbruck-Hall i. T. Actien.

Am 1. März:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritätobligationen (Rückzahlung ab 1. September).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5. pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Rückzahlungen.

Ab 1. April:

Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 pCt. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. steuerfreie und steuerpflichtige Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Silberprioritäten und 4 pCt. Goldprioritäten (verlost am 1. October 1896).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1896).

Steiermärkische Landesbahnen. 4 pCt. Anleihe (verlost am 2. Jänner).

Südbahn-Gesellschaft. Prioritäten, Serie X (verlost am 1. December 1896).

Capitalsrückzahlungen.

Mährisch-schlesische Centralbahn in Liquidation. Auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre der Mährisch-schlesischen Centralbahn vom 9. März 1897 findet die Vertheilung des Gesellschaftsvermögens unter die Actionäre der Mährisch-schlesischen Centralbahn in nachfolgender Weise statt: Auf jede der im Umlaufe befindlichen 61.921 Stück Actien entfällt: a) ein Nominalbetrag von Kr. 24 oder fl. 12 des neuen 4percentigen Prioritätsanlehens der Mährisch-schlesischen Centralbahn ex 1895, zuzüglich der ab 1. Jänner 1897 laufenden 4percentigen Zinsen, und b) weiters ein Baarbetrag von fl. 2·70. Die Ausschüttung des vorerwähnten Nominalbetrages von je Kr. 24 oder fl. 12 in 4percentigen Prioritätsobligationen per Actie erfolgt in der Weise, dass für je 25 Stück Actien je eine 4percentige Prioritätsobligation à Kr. 600 mit Zinsencoupon per 1. Juli 1897 ausgefolgt wird. Actienposten unter 25 Stück, sowie die durch effective Stücke der auszufolgenden 4percentigen Prioritätsobligationen nicht ausgleichbaren Restbeträge werden auf Grund des an dem Einreichungstage der Actien vorangehenden Tage für die Obligationen des 4percentigen Prioritätsanlehens der Mährisch-schlesischen Centralbahn ex 1895 an der Wiener Börse amtlich notirten Geldcourses zuzüglich der ab 1. Jänner 1897 laufenden Zinsen baar ausbezahlt. Die Einlösung der Actien findet vom 11. März 1897 angefangen bis 30. October 1897 statt. Den Einreichern werden nach Zulässigkeit und auf deren Verlangen auch in Appoints zu Kr. 3000 zusammengelegte Prioritätsobligationen ausgefolgt. Für die bis 30. October 1897 nicht eingereichten Actien wird das entfallende Aequivalent in Prioritätsobligationen und Baarschaft zu Gerichtshanden erlegt werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LIV. Stückes.) Das am 19. März herausgegebene LIV. Stück enthält unter

Nr. 3034: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 16. März 1897, Z. 2519, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Linz Land.

Nr. 3035: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 13. März 1897, Z. 30.634, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen in den Bezirken Gračanica und Dolnja-Tuzla.

— (Inhalt des LV. Stückes.) Das am 20. März herausgegebene LV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3036: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 16. März 1897, Z. 5582, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Krain und Steiermark.

Nr. 3037: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 17. März 1897, Z. 1396, betreffend den Verkehr mit Stechkälbern nach Wien (St. Marx).

— (Inhalt des LVI. Stückes.) Das am 22. März herausgegebene LVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3038: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 17. März 1897, Z. 21.578, betreffend das Ausfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Brzeżany und Podhajce.

— (Inhalt des LVII. Stückes.) Das am 23. März herausgegebene LVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3039: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. März 1897, Z. 43.316, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkung für Wiederkäuer und Schweine aus Steiermark.

Nr. 3040: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. März 1897, Z. 43.315, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer und Schweine aus dem Bezirke Prossnitz in Mähren.

Nr. 3041: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 16. März 1897, Z. 7516/IV, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenthiere aus den politischen Bezirken Macarsca und Metković nach Bosnien und der Herzegowina.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Sistirung der Einführung des Nachtrages VII zum Tarife Theil II, Heft 2, enthaltend einen neuen Ausnahmetarif 17/a für Dachschiefer.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 30 vom 13. März 1897, Seite 595, publicirte Einführung eines vom 1. April 1897 giltigen Nachtrages VII zum Tarife Theil II, Heft 2, des obbezeichneten Eisenbahnverbandes findet an dem bezeichneten Tage nicht statt und wird daher diese Kundmachung hiemit aufgehoben.

Wien, am 20. März 1897. [195]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Kirchheim b. Heidelberg.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 wird die badische Station Kirchheim b. Heidelberg mit nachstehenden Entfernungen in den Gütertarif Theil II, Gemeinschaftliches Heft A, vom 1. Jänner 1894 aufgenommen:

Seite des Haupttarifes	Von der Station	bis zum Schnittpunkte 1	2	3	4	5	6
		Kilometer					
32	Kirchheim b. Heidelberg .	—	444	498	468	469	411

Wien, am 18. März 1897. [196]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, und Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I.

Nachtrag V, bezw. II.

Am 1. April 1897 erscheint der Nachtrag V zum vorbezeichneten Gütertarife, sowie der Nachtrag II zum vorbezeichneten Vieh- pp. Tarife.

Ersterer enthält:

I. Aenderung und Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 57 der Verkehrsordnung.
II. Neue Fassung der Anlage H zum Tarife.
III. Die abgeänderten Abschnitte
 B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification,
 C. Nebengebührentarif,

und den Anhang:
 Alphabetisches Verzeichniss zum Abschnitt B.

Durch diesen Nachtrag werden, abgesehen vom Abschnitte VI des Nebengebührentarifes (Deckenmiethe), lediglich Ermässigungen eingeführt. Insoweit die Neuregelung der Gebühren für die Ueberlassung von Decken Erhöhungen der bisherigen Sätze zur Folge hat, treten die neuen Bestimmungen erst am 1. Mai 1897 in Kraft.

Der Nachtrag II zum Vieh- pp. Tarif enthält: Aenderungen der §§ 14 und 15 der Allgemeinen Tarifvorschriften.

Hiedurch kommen Frachtermässigungen für die Beförderung von Zuchtpferden in Wagenladungen zur Einführung.

Abdrücke dieser Nachträge können — Nachtrag V zum Preise von 30 Pfg. für das Stück — durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 19. März 1897. [197]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Breslau-Sächsischer Verband, Gütertarif Theil II.

Einführung eines neuen Anhanges zum Tarife.

Mit 1. April 1897 gelangt ein neuer Anhang zum Breslau-Sächsischen Verbande, Gütertarif Theil II, in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige vom 5. August 1888 sammt Nachträgen I—V ausser Kraft gesetzt wird.

Der neue Anhang enthält durchwegs ermässigte Frachtsätze und ist durch die kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz, die kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und die gefertigte Direction zu beziehen.

Wien, am 20. März 1897. [198]

Die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ermässigte Fahrpreise nach und von Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 9. bis incl. 16. April 1897 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in den Stationen und Haltestellen der Strecken Friedek-Mistek—Bielitz—Kalwarya und Dziedzitz—Saybusch-Zabłocie zu den fahrplanmässigen Personen befördernden Zügen Fahrkarten zu besonders ermässigten Preisen für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner zur Hin- und Rückfahrt nach Kalwarya-Zebrzydowska mit achttägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausserdem verkehrt am 16. April 1897 ein Separat-Personenzug von Bielitz nach Kalwarya-Zebrzydowska:
 Abfahrt von Bielitz . . . . 6·28 Früh
 Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska . 9·13 Vorm.
und retour:
 Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska . 1·55 Nachm.
 Ankunft in Bielitz . . . . 4·52 Nachm.
zu den gleichen ermässigten Fahrpreisen.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 24. März 1897. [199]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Berichtigung von Druckfehlern im Localgütertarife.

Die folgenden, im Localgütertarife für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1897 vorfindlichen Druckfehler werden hiemit in der nachstehend angegebenen Weise berichtigt.

Seite des Tarifes	Relation	Tarifclasse	Frachtsatz in Kreuzern per 100 kg	
			im Tarife angegeben	richtig
	a) Mit sofortiger Wirksamkeit			
152	Holubitz—Floridsdorf	Besonders ermässigtes Eilgut	102·4	101·4
"	" "	Sperriges Gut	149·4	148·3
"	" "	Classe I (Normalclasse)	102·0	101·4
"	" "	Classe II	86·0	78·0
311	Zauchtel—Wall.-Meseritsch	Ausnahmetarif II b	22·0	21·7
331	Hruschau—Roppitz	" XVI b	13·9	13·8
333	Mähr.-Ostrau—Hnojnik	" XVI b	14·9	14·8
341	Seibersdorf—Friedek-Mistek	" VII	38·0	36 8
	b) Mit Wirksamkeit vom 10. April 1897			
280	Wien (Nordbahnhof)—Feldsberg	Sperriges Gut	90·9	91·0
305	Pohl—Hotzendorf	Ausnahmetarif IV	15·6	15·8

Wien, am 22. März 1897. [200]

Directer Personenverkehr mit Nordseebädern.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1897 tritt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr mit den Nordseebädern Helgoland, Westerland, Wittdün, Amrum und Wyk auf Föhr in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. August 1896 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält Fahrpreise I. und II. Classe für Hin- und Rückfahrkarten, sowie Gepäckfrachtsätze von Wien und Prag nach den oben genannten Badeorten.

Wien, am 20. März 1897. [201]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und Reichenberg Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1897 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohle etc. nach Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und Reichenberg S.N.D.V.B. in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 20. März 1889 sammt Nachträgen I—V ausser Kraft gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält durchwegs ermässigte Frachtsätze und ist bei der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und durch die gefertigte Direction zu beziehen.

Wien, am 20. März 1897. [202]

Die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Abschluss eines Frachtvertrages für Hölzer mit der Direction der Slavonischen Drauthalbahn.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat mit jener der Vicinalbahn Belisče-Noskovci (Slavonische Drauthalbahn) einen Pachtvertrag auf drei Jahre für ein Quantum von 30.000 Tonnen (3000 Waggons) Hölzer abgeschlossen. Das Uebereinkommen enthält folgende Bestimmungen: Von Noskovci transit (der Uebergangspunkt der Vicinalbahn) wurden nach Fiume (seewärts) a) für Holz der Classe C und Specialtarif 2 der Frachtsatz von 128 Heller, b) für Eichenholzextract in tropfbar flüssigem Zustande 140 Heller per 100 kg, giltig bis 17. Februar 1900, eingeführt und für deren sofortige Anwendung im Kartirungswege folgende Bedingungen stipulirt:

1. Die Frachtzahlung geschieht für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief;
2. die Sendungen müssen von Stationen der Localbahn Belisče-Noskovci originiren und sind in Noskovci durch Organe der Partei, bezw. auf Kosten der Partei umzuladen;
3. von beiden Holzsorten sind durch drei Jahre mindestens 10.000 Tonnen per Jahr aufzuliefern, wovon sämmtliche zum Transport über das Meer bestimmten Sendungen ausschliesslich über Fiume zu instradiren sind. Die Einhaltung dieser Bedingung behalten sich die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vor, nach eigenem Ermessen, eventuell durch Einsichtnahme in die Geschäftsbücher der Partei zu controliren;
4. behufs Einhaltung dieser in voraus vertragsmässig festzustellenden Bedingung ist von der Partei eine Caution von fl. 4000 in Baarem oder depotsicheren Werthpapieren bei der Hauptcasse der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu deponiren;
5. das in dem einen oder dem anderen Jahre allenfalls aufgelieferte Mehrquantum kann zur Ergänzung des während der Begünstigungsdauer sich eventuell ergebenden Ausfalles verwendet werden. Zur Sicherstellung dieser Ergänzung ist jedoch eine neuerliche Caution von 40 kr. per Tonne zu erlegen. Die reclamirende Partei hat die zur Feststellung der vorerwähnten Ergänzungscaution dienenden, den facti-

schen Transport nach Noskovci bestätigenden und auf deren Namen als neuerliche Aufgeberin lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate längstens Ende Mai des der Abtransportirung folgenden Jahres der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorzulegen.

Durch ein solches Abkommen wird ein Zugeständniss im Refactiewege überflüssig, und die Partei sowohl, als die Bahnverwaltung sind einer schwerfälligen Geldabrechnung, respective Liquidirung von Differenzbeträgen für immer enthoben.

Ausland.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Herausgabe neuer Ausnahmetarife für Kohlen aus dem Ruhr- etc. Gebiete.) In Folge Gewährung der Sätze des Rohstofftarifes für Kohlen u. s. w. werden am 1. April neue Ausnahmetarife für Steinkohlen, Coaks, Briquetts und Braunkohlen in Sendungen von mindestens 10.000 kg aus dem Ruhr- und Wurmgebiete und von den Braunkohlen-Versandtstationen des Directionsbezirkes Köln nach Stationen der Preussischen und der Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie nach Stationen anderer Bahnen in Kraft treten und die betreffenden jetzigen Tarife gleichzeitig in Wegfall kommen.

Soweit jedoch im inneren Verkehr der Rheinisch-Westphälischen Bahnen auf kurze Entfernungen in einzelnen Stationsverbindungen niedrigere Ausnahmesätze als die den Entfernungen entsprechenden Sätze des Rohstofftarifes bestehen, bleiben diese niedrigen (bei den Verkehrsbureaux der vorgenannten Bahnen zu erfahrenden) Ausnahmesätze zur Schonung bestehender Verhältnisse noch auf drei Jahre bis zum 1. April 1900 in Geltung.

Ferner finden die jetzigen Frachtsätze für Einzelsendungen nach Stationen des Directionsbezirkes Altona und der Strecken Bremen — Geestemünde — Cuxhaven — Harburg—Bremen, Buchholz—Lüneburg und Harburg—Bienenbüttel des Directionsbezirkes Hannover noch bis zum 1. October insoweit Anwendung, als sie niedriger sind als die Sätze der neuen Tarife.

Auch erfahren die Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 45.000 kg, die sogenannten Vertragstarife und der Kohlen-Ausnahmetarif nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld Rh. und Ruhrort Hafen keine Aenderung.

Der Frachtberechnung nach den neuen Kohlen- etc. Frachtsätzen für Einzelsendungen wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Massgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewichte von mehr als 10, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird, und dass die Fracht des Specialtarifes III zur Erhebung gelangt, falls sich diese unter Anwendung der Bestimmungen jener Tarifclasse für das wirkliche Gewicht der Sendung niedriger stellt, als die Berechnung zu den neuen Sätzen nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens.

Ueber die einzelnen neuen Tarife wird je nach ihrer Fertigstellung noch besondere Bekanntmachung erlassen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag III zum Heft 5.) Zum 5. Heft des Gütertarifes für den Südwestdeutschen Verband vom 1. Mai 1895 gelangte am 1. März 1897 der dritte Nachtrag zur Einführung. Der Nachtrag enthält u. A. einen neuen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat und Mühlenerzeugnisse zur Ausfuhr nach der Schweiz und einen Ausnahmetarif für feuchte Stärke im Verkehr von Mannheim nach Basel (Reichsbahn). Kostenfrei.

— (Ostdeutscher Güterverkehr, Gruppe I/II.) Mit Giltigkeit vom 1. März wurden von der Station Kreuz des Directionsbezirkes Bromberg nach den oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg widerruflich eingeführt.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Pfälzisch - Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. September 1894. (Nachtrag I.) Mit Wirksamkeit vom 1. April gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält die Neuaufnahme von bayerischen und pfälzischen Stationen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarif Nr. 12.) Am 1. März trat ein Ausnahmetarif, Nr. 12, für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die in den Kilometerzeigern enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Specialtarifes III zu Grunde gelegt. Auf den Verkehr mit der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn findet der Ausnahmetarif 12 keine Anwendung.

An demselben Tage gelangte ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif D. für die Beförderung von Kartoffelstärkefabrikaten (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) von den Stärkeversandtstationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Berlin und Stettin, der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn, der Paulinenauer-Neu-Ruppiner Eisenbahn, sowie von den Stationen Criwitz, Ganzlin, Neustadt i. Meckl., Parchim und Plau der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn nach verschiedenen Seehafenstationen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auf der Grundlage des Rohstofftarifes zur Einführung.

Der bisherige Seehafen-Ausnahmetarif D., der allgemein zur Ausfuhr über See gilt, bleibt neben dem neuen Tarif noch bis zum 1. September 1897 bestehen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg. (Nachtrag 2.) Mit Giltigkeit vom 1. April tritt zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. April 1895 der Nachtrag 2 in Kraft. Von den durch den Nachtrag zur Durchführung kommenden Tarifänderungen und Ergänzungen, welche theilweise schon früher veröffentlicht sind, ist besonders die Verkehrserleichterung hervorzuheben, welche für einen Theil derjenigen Güter, die bisher nur nach Verabredung der Fracht mit der Deutschen Ostafrika-Linie zur Beförderung angenommen wurden, eingeführt wird. Ferner werden weitere deutsche Stationen in den Verband neu aufgenommen.

Bis zum Erscheinen des Nachtrages, welcher voraussichtlich vom 25. März ab von sämmtlichen Verbandsstationen und von der Deutschen Ostafrika-Linie in Hamburg bezogen werden kann, ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Altona nähere Auskunft.

Süddeutsche Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Nachtrag I zum Betriebsreglement.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner ist der Nachtrag I zum Betriebsreglement für die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Ausgabe 1888) in Kraft getreten. Inhalt: Aenderungen der Versicherungsbedingungen (Anlage E). Exemplare derselben sind bei der Direction kostenfrei zu erhalten.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Ausnahmetarif Nr. 5.) Mit Wirksamkeit vom 10. März wurden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Rodingen Grenze in der Weise ermittelt, dass an die Entfernungen für Esch 22 km angestossen und sodann die Frachtsätze auf Grund der unter Abschnitt A enthaltenen Vorbemerkungen gebildet werden.

Locomotiven- und Tendertransporte Lindau-Hamburg für Aarhus. (Frachtermässigung.) Für Locomotiven und Tender, welche auf eigenen Rädern laufen und nach Aarhus bestimmt sind, wird bei directer Kartirung Lindau-Hamburg für die Strecke Lindau—Gemünden im Rückvergütungswege ein Frachtnachlass von 3·66 Mk. für die Tonne gewährt.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 21.) Ausnahmetarif Nr. 21 für Salz von Bad Reichenhall und Traunstein nach gewissen bayerischen Stationen auf Seite 376 des Heftes C tritt Ende März ausser Kraft. Vom 1. April ab hat die Abfertigung derartiger Sendungen nach Massgabe des Ausschreibens der Bayerischen Staatsbahnen Nr. 4553/1705 III in ihrem Tarifanzeiger Nr. 2 vom 14. Jänner 1896 unter Berechnung der Fracht nach den Tarifkilometern zu erfolgen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Nachtrag I.) Am 1. März kam der I. Nachtrag, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
785	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rohzucker der Pos. Z – 11 des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Barzdorf (Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf [Heinersdorf])		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen nach Troppau müssen für ein mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schleppgeleises verbundenes Industrie-Etablissement bestimmt sein, und hat das Abladen derselben auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Anhang zum Tarif Theil II für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897, resp. Localtarife	Heller			Im Kartirungswege		
					Chropin				158	150	8			
					Chybi				148	132	16			
					Freiheitau				—	96	—			
					Kojetein				—	154	—			
					Kunzendorf				134	129	5			
					Prerau				149	142	7			
					Troppau K.F.N.B. loco				92	91	1			
786	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Düngergyps der Pos. D – 15 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1897	Wien Nordbahnhof		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif Theil II für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Jänner 1897, resp. Localtarife	Heller			Im Kartirungswege		
					Blauda				94	86	8			
					Deutsch-Liebau				82	74	8			
					Eisenberg a. d. M.				96	88	8			
					Frankstadt				—	82	—			
					Grulich				104	96	8			
					Grumberg-Mohrau				102	94	8			
					Hannsdorf				98	90	8			
					Mähr.-Neustadt				76	68	8			
					Mähr.-Schönberg				90	82	8			
					Märzdorf				96	88	8			
					Petersdorf-Ullersdorf				94	86	8			
					Treublitz				76	68	8			
					Zöptau				94	86	8			
787	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kalk, gebrannt, der Pos. K – 2 und Granitsteine (Pflaster- und Randsteine) aus Pos. 8 - 57 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Setzdorf (Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf [Heinersdorf])	Brünn K.F.N.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	85 Heller		Im Kartirungswege		
788	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mauer- und Dachziegel der Pos. Z - 1 der allgemeinen Güterclassification	Trebitsch (St.E.G.)	Wien (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	42·7 kr.	28·0 kr.	14·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
789	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holzpapierstoff (Ausnahmetarif Nr. 49)	Payerbach-Reichenau	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 145 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					140 *)				
					Dresden-Elbkai					174				
790	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Specialtarif A 2 b) „ II	von oder nach	nach oder von	Bei Aufgabe von, resp. bei Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896		Pfge.		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Triestinghof					a) 264 *) b) 189 *)				
				Aussig-Landungsplatz	Triestinghof					a) 267 b) 194				
				Schönpriesen-Umschlag	Triestinghof					a) 259 *) b) 184 *)				
				Dresden-Elbkai	Triestinghof					a) 304 b) 218				
791	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohkupfer	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Triestinghof	Bei Aufgabe von, resp. bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896	Pfge. 245	Pfge. 227 *)	Pfge. 18	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
					Weissenbach a. d. Triesting				241	227 *)	14			
				Aussig-Landungsplatz	Triestinghof				248	230	18			
					Weissenbach a. d. Triesting				244	230	14			
				Schönpriesen-Umschlag	Triestinghof				240	222 *)	18			
					Weissenbach a. d. Triesting				236	222 *)	14			
				Dresden-Elbkai	Triestinghof				292	274	18			
					Weissenbach a. d. Triesting				288	274	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
792	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere (via Süssenbrunn)	Stadlau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindest. für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	43·3 kr.		Im Kartirungswege		
793	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I, II, A	a) Böhm.-Kamnitz b) Rabstein (oder vice versa)	Nachod	Classen I, II: Bei Aufgabe in beliebigen Mengen; Classe A: Bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) b) I: 154 152 II: 118 116 A: 101 101		Im Kartirungswege		
794	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Natrium-Bisulfat	Pozsony-dynamitgyár	Liesing	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Südwest Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	60 Heller inclusive Mgb. und ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
795	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohlen	Csáktornya (Csakathurn), Station der Südbahn-Gesellschaft	Konstanz, Station der Schweizerischen Nordostbahn und der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen / Romanshorn, Station der Schweizerischen Nordostbahn	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. April 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	183 Pfennig / 214 Centimes		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
796	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	1. Holz, 2. Holzstoff, 3. Holzzellstoff } laut Specification im Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif 2), des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. August 1893	Lundenburg, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	nach den im Theil II, Heft 2 (giltig vom 1. August 1893), des Tarifes für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, und zwar im Ausnahmetarife 2. enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1893, für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im Verkehre mit der Station Wien Nordbahnhof bestehenden Frachtsätze		Im Kartirungswege		
				und umgekehrt										

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Offert-Ausschreibung

für die

Lieferung diverser maschineller Werkstätten-Einrichtungen.

Die Lieferung nachstehender, für die **Werkstätte Stanislau** im laufenden Jahre erforderlicher **Werkstätten-Einrichtungen** gelangt im Wege schriftlicher Offerte zur Vergebung, und zwar:

1 Blechkastenhobelmaschine für 4 m Länge,
2 Räderdrehbänke für 1·3 m grössten Durchmesser,
1 Räderpresse für 2 m Raddurchmesser und 20.000 kg Maximaldruck,
1 einfache Plandrehbank auf Steinfundament und 2·2 m Planscheiben-Durchmesser,
1 Schiebebühne für Wagen, eingerichtet für elektromotorischen Betrieb, für Wagen von 7·5, bezw. 6·5 m Radstand,
1 Universalbohr- und Fraismaschine bis 550 mm Längsverschiebung und 600 mm Querverschiebung.

Die der Offerstellung zu Grunde zu legenden Lieferungsbedingnisse als auch Offertformularien, aus welchen die nähere Beschreibung der erforderlichen Einrichtungen zu entnehmen ist, sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung diverser maschineller Werkstätten-Einrichtungen" versehen, bis **längstens 22. April l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen.

Um 3 Uhr Nachmittags findet am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte statt, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Stanislau, am 22. März 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienstesstelle verbundene Bezüge an: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld fl.	kr.	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
2 Diurnisten	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn					90	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung	Probepraxis, abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit		General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 1. April 1897
2 Telegraphen-Gehilfen provisorisch					1				Aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte		
2 Stations-Aufseher-Aspiranten					1		Richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
2 Magazinsdienst-Aspiranten					1		Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
6 Zugsdienst-Aspiranten				Fahrgelder		85					
4 Bahnaufseher-Aspiranten					1		Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
4 Aushilfs-Bahnwächter				Dienstkleider		85	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	Mindestens 9 Monate			
8 Aushilfs-Weichenwächter						85		Probepraxis, abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 36. **Wien, 27. März 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. Februar 1897, Z. 14.379/I ex 1896,*) betreffend die Concessionirung einer schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von Beraun nach Koněprus und von Beraun nach Königshof sammt Abzweigungen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Firma Franz Schön und Söhne in Prag die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer ausschliesslich dem öffentlichen Güterverkehre dienenden schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von einer zu errichtenden Station in Beraun einerseits zu den Kalksteinbrüchen in Koněprus mit Abzweigungen nach Sekera und Kobyla, andererseits nach Königshof zur Cementfabrik mit Abzweigung zu den Oefen dieser Cementfabrik nebst einer Ausweiche zum Anschlusse an die projectirte Rangirstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Beraun unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Concessionärin durch Erlag einer Caution von zweitausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

*) Enthalten in dem am 20. März 1897 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 69.

§ 4.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des k. k. Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

§ 5.

Der Concessionärin wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionärin zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie das Formulare der auszugebenden Stammactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Die Concessionärin ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, sowie über die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte beizutreten.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 6.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 7.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin der Concessionärin als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des von der Concessionärin bei der böhmischen Landesbank aufgenommenen Darlehens im Nominalbetrage von 315.400 fl., sowie des vom Königreiche Böhmen gewährten Darlehens von 30.000 fl., endlich zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat sowohl das von der Concessionärin bei der böhmischen Landesbank, sowie das beim Königreiche Böhmen selbst aufgenommene Anlehen an Stelle der Concessionärin zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, falls die Einlösung auf Grund des Durchschnittserträgnisses im Sinne des Absatzes 1 erfolgt, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitals-

zahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 8.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 7, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 7) behält die Concessionärin das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionärin von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 9.

Die Concessionärin ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 10.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 11.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Wegstädtl über Radaun, Křeschow, Střeschowitz, Hubina, Maschnitz, Tuhau und von hier entweder über Pablitschka, Dauba, Horka, Binai oder über Sakschen, Dauba, Horka, Binai nach Hirschberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Obmanne der Bezirksvertretung Dauba Josef Dornaus im Vereine mit dem Obmanne der Bezirksvertretung Wegstädtl Josef Guth und dem Bürgermeister von Dauba Josef Freyer die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Wegstädtl über Radaun, Křeschow, Střeschowitz, Hubina, Maschnitz, Tuhau und von hier entweder über Pablitschka, Dauba, Horka, Binai oder über Sakschen, Dauba, Horka, Binai nach Hirschberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. Februar 1897. Z. 1949/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Knin bis zur dalmatinisch-croatischen Grenze bei Drenovac in der Richtung gegen Karlstadt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem k. u. k. Kämmerer Ludwig Baron Ožegović in Gušćerovac mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 9. August 1895, Z. 29.314 (Verordnungs-Blatt Nr. 102 vom 31. August 1895), ertheilte und mit den Erlässen vom 18. Februar und vom 10. August 1896, ZZ. 536/I und 7306/I (Verordnungs-Blatt Nr. 33 vom 21. März, resp. Nr. 107 vom 19. September 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Knin bis zur dalmatinisch-croatischen Grenze bei Drenovac in der Richtung gegen Karlstadt auf weitere sechs Monate ausgedehnt.

Wien, am 17. Februar 1897. Z. 2187/I.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Verhinderung der Benützung eines über die Böschung eines Eisenbahngrundstückes führenden Privatweges bildet keine zur gerichtlichen Competenz gehörige Besitzstörung.

[Entscheidung vom 28. October 1896, Z. 12.691.]

Die Eheleute F. in Koschak klagten gegen die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wegen Störung des Benützungsbesitzes an dem über die Eisenbahnparcelle Nr. 427, K.-G. Koschak, führenden Fusswege. Das k. k. Bezirksgericht Marburg stellte mit Bescheid vom 20. August 1896, Z. 12.214, die Klage unter Behebung des abgeführten Verfahrens den Klägern zurück, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Gemäss § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, ist das Betreten von Bahnböschungen allen Personen, die nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale der Bahn gehören oder die mit einer besonderen Erlaubniss hiezu nicht versehen sind, ausnahmslos verboten, und ist im § 103 ibidem das Zuwiderhandeln gegen obiges Verbot als strafbar erklärt. Haben daher die Kläger den streitigen Weg, wie dies von der Geklagten zugestanden wird, benützt, so haben sie damit dem citirten Gesetze zuwidergehandelt, und es liegt auf der Hand, dass eine gesetzlich verbotene Handlung nicht geeignet sein kann, dem Uebertreter ein Privatrecht, etwa einen richterlich zu schützenden Besitz, zu erwerben.

Danach kann von einem Rechtsbesitze der Kläger keine Rede sein. Mit den citirten Bestimmungen der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851 steht § 5 des mit der Verordnung vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, in Wirksamkeit gesetzten Betriebsreglements in vollem Einklange. Vorliegend beanspruchen die Kläger ein Wegerecht, rücksichtlich den Schutz im vermeintlichen Besitze eines Wegerechtes an einem Eisenbahngrundstücke, welches zum Eisenbahnkörper selbst gehört. Die Schaffung, Abänderung, Umlegung, den Bestand etc. von derlei Wegen regelt § 10 c) der Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238; weil aber nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 13 ibidem alle derlei Angelegenheiten vom Rechtswege ausgeschlossen und der Competenz der Administrativbehörden zugewiesen sind, war die Klage mit Behebung des ganzen Verfahrens den Klägern zurückzustellen.

Das k. k. Oberlandesgericht Graz bestätigte mit Decret vom 10. September 1896, Z. 8621, den erstrichterlichen Bescheid, und der Oberste Gerichtshof wies mit Entscheidung vom 28. October 1896, Z. 12.691, den dagegen von den Klägern eingebrachten ausserordentlichen Revisionsrecurs zurück, in der Erwägung, dass nach § 13 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung der Bestimmungen des § 10, lit. b) und c) dieses Gesetzes beziehen, vom Rechtswege ausgeschlossen sind und vor die administrativen Behörden gehören, dass daher zur Entscheidung über die vorliegende Klage, in welcher die Kläger den Bestand ihres Wegerechtsbesitzes dadurch zerstört erachten, dass die mitgeklagten Angestellten der Südbahn sie an der Benützung des Weges hinderten, welcher nach dem übereinstimmenden Gutachten der Sachverständigen über die Böschung des eigentlichen Bahngrundes führt, nicht die Gerichte zuständig sind. *)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung eines zweiten Schleppgeleises von der Station Schreckenstein zur Fabrik der Firma Georg Schicht: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das Project für die Herstellung eines zweiten von der Station Schreckenstein zur Oel-, Kerzen- und Seifenfabrik der Firma Georg Schicht führenden Schleppgeleises der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1576/IV.]

— (Linie Lissa—Prag: Bauconsensertheilung für eine Heizanlage in der Comptoirhütte der Firma J. Simon & Co. am Bahnhofe in Prag.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Aufstellung einer Heizanlage in der Comptoirhütte der Firma J. Simon & Co. am Bahnhofe in Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3784/IV.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bauherstellungen in Stationen und bei Wächterhäusern.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung von Senkgruben bei den bestehenden Aborten der Wächterhäuser Nr. 103, 104 und 105 der Strecke Brünn—Střelitz; Herstellung eines Stalles mit Abort beim Wächterhause Nr. 100 der Linie Segen-Gottes—Oslavan; Herstellung eines Abortes sammt Pissoir für die Restauration in Okřiško der Linie Segen-Gottes—Okřiško; Herstellung eines Schuppens zur Unterbringung der Feuerspritze und des Wasserwagens in der Station Austerlitz der Linie Brünn—Vlarapass; Herstellung je eines Brunnens beim eingelösten Wächterhause Nr. 17 und in der Haltestelle Rissov der Linie Brünn—Vlarapass im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3864/IV.]

Elektrische Kleinbahn Baden-Vöslau. (Theilstrecke Vorplatz Südbahnhof in Baden—Wilhelmsstrasse—Franzensstrasse und Alleegasse: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Detailprojectes der Elektricitäts-Actiengesellschaft vorm. Schuckert & Comp. für die Theilstrecke Vorplatz Südbahnhof in Baden—Wilhelmsstrasse—Franzensstrasse und Alleegasse der zum Theil bereits eröffneten Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Baden-Vöslau die politische Begehung auf den 31. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 4162/I]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate October 1896.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October 1896 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. October die 73·95 km lange Nebenbahn Kreuz-Rogasen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen ab Kreuz: Haltestelle Dratzig (5·72 km), Bahnhof Filehne-Südbahnhof (12·21 km), Haltepunkt Wreschin (17·20 km), Haltestelle Rosko (22·73 km), Haltestelle Krutsch (30·19 km), Betriebsstation Goray (34·85 km), Haltestelle Lubasch (38·90 km), Haltestelle Hallberg (48·34 km), Haltestelle Güldenau (53·43 km), Bahnhof Ritschenwalde (61·13 km), Haltestelle Werdum (66·63 km) und Bahnhof Rogasen (73·95 km); sämmtliche Verkehrsstellen, mit Ausnahme des Haltepunktes

---

*) Vergl. die Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 24. Juli 1894, Z. 8976, mitgetheilt in Nummer 121 des Jahrganges 1895.

Wreschin und der Betriebsstation Goray, dienen dem Gesammtverkehre, die Haltestellen Werdum, Güldenau, Hallberg, Lubasch, Krutsch und Rosko jedoch mit der Beschränkung, dass Fahrzeuge und Sprengstoffe nicht verladen werden können; die 44·43 km lange Kleinbahn Halle-Hettstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. für den Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Halle-Clausthor, Nietleben (3·53 km), Dölauer Haide (5·78 km), Dölau (7·03 km), Lieskau (8·29 km), Benkendorf (19·98 km), Fienstedt (15·27 km), Gorsleben (17·05 km), Naundorf (19·21 km), Beesenstedt (20·77 km), Schwittersdorf (22·37 km), Rottelsdorf (24·08 km), Burgisdorf (26·13 km), Polleben (30·16 km), Helmsdorf (32·87 km), Gerbstedt (36·07 km), Welfelholz (40·13 km) und Hettstedt (44·43 km); die 15·1 km lange Nebenbahn Hanau-Hüttengesäss mit der 10·4 km langen Abzweigung Hanau-Langenselbold im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr; an der Nebenbahn Hanau-Hüttengesäss liegen die Stationen Langendiebach (6·5 km von Hanau), Ravolzhausen (9 km), Bruderdiebacherhof (12·1 km) und Hüttengesäss (15·1 km), an der Abzweigung Hanau-Langenselbold die Stationen Neuhof (2 km von Hanau), Rückingen (6 km) und Langenselbold (10·4 km); die 17·81 km lange Nebenbahn Merseburg-Schafstädt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche am 1. September für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden ist, für den gesammten Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Merseburg (Anschlussstation an die Strecke Halle—Erfurt), Haltepunkt Knapendorf (5·76 km), Haltestelle Milzau (8·15 km), Bahnhof Lauchstädt (10·60 km), Haltestelle Gross-Gräfendorf (14·52 km) und Bahnhof Schafstädt (17·81 km); die Stationen Lauchstädt und Schafstädt, sowie die Haltestellen Milzau und Gross-Gräfendorf besitzen die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren; der Haltepunkt Knapendorf dient nur dem Personenverkehre; die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Verkehrsstellen ausgeschlossen; die Nebenbahn Merseburg—Schafstädt ist dem Bezirke der Betriebsinspection, Verkehrsinspection und Maschineninspection in Weissenfels zugetheilt; die 25·9 km lange Nebenbahn Walsrode-Soltau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Walsrode (Anschlussstation), Haltepunkt Honerdingen (3·4 km), Station Fallingbostel (8·3 km), Haltestelle Dorfmark (14·8 km), Haltestelle Jettebruch (18·8 km), Haltepunkt Mittelstendorf (21·1 km) und Anschlussstation Soltau (25·9 km); die Haltestellen sind für den Personen- und Güterverkehr, die Haltepunkte jedoch nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet; ferner die 1·73 km lange Strecke Köln—Köln-Bonnthor im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln für den öffentlichen Verkehr; am 8. October die 25·48 km lange Strecke Schönebeck—Blumenberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen mit den Stationen Altenweddingen, Bahrendorf, Schwaneberg und Welsleben; am 15. October die 14·36 km lange Nebenbahn Jauer-Rohnstock im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Anschlussstation Jauer, Haltestelle Seckerwitz (4·63 km), Haltestelle Tschirnitz (7 km), Haltestelle Bohrau-Seifersdorf (10·26 km) und Anschlussstation Rohnstock; die Haltestellen sind für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Thieren, nicht aber zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie zur Abfertigung von Fahrzeugen eingerichtet; die Anschlussstation Rohnstock wurde in Folge Ausbaues der neuen Strecke mit Vorrichtungen zur Abfertigung von Fahrzeugen eingerichtet; die Nebenbahn Jauer-Rohnstock ist der Betriebsinspection Liegnitz 2, der Maschineninspection Neisse, der Werkstätteninspection Breslau 3 und der Verkehrsinspection Waldenburg unterstellt; am 22. October die 10·51 km lange Theilstrecke Neustadt O. S.—Zülz der circa 42 km langen Nebenbahn Neustadt O.S.—Gogolin mit den Stationen Neustadt O.S. (Anschlussstation an die Strecke Kandrzin—Neisse), Leuber (3·05 km), Neuhof (6·40 km) und Zülz (10·51 km) für den Güterverkehr in Wagenladungen; Fahrzeuge können nur in Zülz ver- und entladen werden; ferner am 26. October die Kleinbahn Strausberg—Herzfelde, welche am 20. September für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden war, mit den Stationen Strausberg (Anschlussstation an die Linie Berlin—Cüstrin), Hennickendorf und Herzfelde, für den Gesammtverkehr; die Leitung des Betriebs ist der Betriebsleitung Berlin der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin übertragen.

b) In Bayern: Am 1. October die 7·64 km lange Verbindungsbahn zwischen der Station Geiselhöring der Linie Neufahrn b. Erg.—Geiselhöring und der Station Radldorf der Linie Passau—Regensburg der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr unter gleichzeitiger Schliessung der Verbindungsstrecken Geiselhöring—Sünching und Geiselhöring—Straubing, sowie der an der letzteren gelegenen Haltestelle Pilling; die Verbindungsbahn Geiselhöring—Radldorf, an der nur eine Zwischenstation, die Haltestelle Perkam (ab Geiselhöring 5·18 km und ab Radldorf 2·46 km), welche für den Personen- und unbeschränkten Güterverkehr eingerichtet ist, liegt, ist dem kgl. Oberbahnamte Regensburg unterstellt; der kleinste Bogenhalbmesser der neuen Verbindungsbahn beträgt 300 m; am 26. October die 15·49 km lange Theilstrecke Ebern—Maroldsweisach der Localbahn Breitengüssbach-Maroldsweisach der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen ab Breitengüssbach: Eyrichshof (Halteplatz 19·60 km), Fischbach (Haltestelle 22·31 km), Pfarrweisach (Haltestelle 25·10 km), Junkersdorf (Halteplatz 27·04 km), Pfaffendorf (Halteplatz 28·32 km), Todtenweisach (Halteplatz 30·15 km), Voccawind (Halteplatz 32·26 km) und Maroldsweisach (Endstation 33·82 km); der kleinste Bogenhalbmesser dieser Theilstrecke beträgt 300 km; es können daher Wagen mit einem festen Radstande bis zu 6·7 m, jedoch mit nicht mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse auf dieselbe übergehen; für Güterabfertigung sind die Haltestellen Fischbach, Pfarrweisach, Pfaffendorf, dann die Endstation Maroldsweisach eingerichtet, während die Halteplätze Eyrichshof, Junkersdorf, Todtenweisach und Voccawind nur dem Personenverkehre dienen; doch können auch an diesen Halteplätzen während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäcksabfertigung im Localverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur; die Betriebsleitung der Bahnlinie Breitengüssbach—Maroldsweisach hat ihren Sitz in Maroldsweisach und ist bis auf Weiteres der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen unmittelbar unterstellt; ferner am 27. October die 19·926 km lange Theilstrecke Lauterecken—Odernheim der Nebenbahn Lauterecken - Staudernheim (Untere Glanthalbahn) der Pfälzischen Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Lauterecken (Anschlussstation), Haltestelle Medard (3·389 km), Haltestelle Odenbach (7·378 km), Station Meisenheim (11·115 km), Haltepunkt Raumbach (12·807 km), Haltestelle Rehborn (15·423 km) und Station Odernheim (19·326 km); die Stationen und Haltestellen dienen dem Personen- und Güterverkehre, während der Haltepunkt Raumbach nur zum Ein- und Aussteigen der Reisenden benützt werden und daselbst keinerlei Abfertigung stattfinden kann.

c) In Württemberg: Am 1. October die 11·51 km lange Verbindungsbahn Kornwestheim—Unter-Türkheim der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit der Zwischenstation Münster a. Neckar (von Kornwestheim 6·30 km und von Unter-Türkheim 5·21 km entfernt) für den Gesammtverkehr; diese Bahn verbindet die Linien Stuttgart—Vietigheim und Ulm—Stuttgart; am 13. October die 9·447 km lange Bahnstrecke Schussenried—Buchau der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Schussenried (Anschlussstation an die Linie Ulm — Friedrichshafen), Haltepunkt Schussenried-Ort (1·915 km), Haltepunkt Sattenbeuren (5 km) und Station Buchau (9·447 km); die Station Buchau dient dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Güter- und Viehverkehr; Eisenbahnfahrzeuge werden jedoch nur auf Grund besonderer Vereinbarung zur Beförderung übernommen, andere Fahrzeuge nach den Bestimmungen des Gepäcks-, bezw. Gütertarifes behandelt; die Haltepunkte Schussenried-Ort und Sattenbeuren sind nur für die Beförderung von Personen, Gepäck und Kleinvieh in Einzelsendungen eingerichtet; die neue Strecke ist der Betriebsinspection Aulendorf unterstellt.

d) In Hessen: Am 1. October die 30·9 km, bezw. 39·6 km langen grossherzogl. hessischen Nebenbahnen Bodenheim-Alzey und Reinheim-Offenbach für den öffentlichen Verkehr; an ersterer Nebenbahn liegen die Verkehrsstellen Bodenheim (Anschlussstation), Gau-Bischofsheim (Station 4 km), Harxheim (Station 5·3 km), Mommenheim (Station 7·5 km), Selzen-Hahnheim (Station 11·2 km), Undenheim-Köngernheim (Station 13·8 km), Bechtolsheim (Biebelnheim) (Station 20·1 km), Gau-Odernheim (Station 22·1 km), Gau-Köngernheim (Haltepunkt 23·6 km), Framersheim (Station 25·3 km), Schafhausen (Haltepunkt 27 km) und Alzey (Anschlussstation 30·9 km); an letzterer die Verkehrsstellen Reinheim (Anschlussstation 39·6 km ab

Offenbach), Spachbrücken (Haltepunkt 37·2 km), Grosszimmern (Station 34·6 km), Dieburg (Anschlussstation 30·4 km), Münster bei Dieburg (Station 27·8 km), Eppertshausen (Station 25·2 km), Ober-Roden (Station 21·9 km), Nieder-Roden (Station 17·7 km), Dudenhofen (Station 15·8 km), Jügesheim (Station 14 km), Hainhausen (Haltepunkt 12·4 km), Weiskirchen (Station 11 km), Obertshausen (Station 8·1 km), Bieber (Station 4·2 km) und Offenbach-Ostbhf. (Haltepunkt 1·1 km); die Nebenbahn Reinheim-Offenbach endet vorläufig in Offenbach-Ostbahnhof, wird jedoch bis zum Bebraer Bahnhofe in Offenbach weitergeführt werden; der Betrieb beider Nebenbahnen ist bis auf Weiteres der Verwaltung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn übertragen worden.

Preussen. (Anschlüsse von Kleinbahnen an Eisenbahnen.) Nach einem an die Eisenbahn-Directionen und die kgl. Eisenbahn-Commissäre gerichteten Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 16. Jänner findet der § 29 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 nur auf den unmittelbaren Geleiseanschluss von Kleinbahnen an Eisenbahnen bei gleicher Spurweite der beiden Bahnen Anwendung. Die Einführung einer nicht gleichspurigen Kleinbahn in den Bahnhof einer Eisenbahn unterliegt der Genehmigung des Ministers auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838. Dasselbe gilt bezüglich der Einführung gleichspuriger Kleinbahnen, wenn ein unmittelbarer Geleiseanschluss nicht beabsichtigt ist. Diese Genehmigung ist in allen drei Fällen vor der Ausführung, indessen erst nach Eingang der Entscheidung über die Zulassung der Kleinbahn, unter Beifügung der Entwurfsstücke einzuholen und wird sich insbesondere auch auf die Frage erstrecken, wo und in welcher Weise die Einführung, bezw. der unmittelbare Geleiseanschluss stattfinden soll. Dagegen ist der Vorbehalt der ministeriellen Genehmigung zu den Verträgen über die Einführung, bezw. den unmittelbaren Geleiseanschluss von Kleinbahnen an Eisenbahnen, falls der Minister denselben bei Ertheilung der Genehmigung in technischer Hinsicht nicht besonders anordnet, nicht erforderlich. Es bedarf auch in den Fällen des § 29 des Kleinbahngesetzes, also bei unmittelbarem Geleiseanschluss gleichspuriger Kleinbahnen, der ministeriellen Entscheidung über die weiteren Verhältnisse beider Unternehmer zu einander, insbesondere über die dem Eisenbahnunternehmer für die Benützung oder Veränderung seiner Anlage zu leistende Vergütung nur dann, wenn eine gütliche Vereinbarung beider Unternehmer hierüber nicht zustande kommt, oder wenn es sich um Angelegenheiten handelt, die nach sonstigen allgemeinen Vorschriften der ministeriellen Genehmigung unterliegen.

— (Belohnung der Leistungen von Arbeitern.) Bei den Preussischen Staatseisenbahnen werden langjährig beschäftigten Arbeitern bei Vollendung einer 25-, 35- und 50jährigen zufriedenstellenden Beschäftigung im Eisenbahndienste besondere Anerkennungen in Form einmaliger Geldbelohnungen im Betrage von 30—100 Mk. zu theil. Im Jahre 1896 sind in dieser Weise 2520 Arbeiter belohnt worden. Von diesen haben 2106 ihr 25., 375 ihr 35. und 39 ihr 50. Beschäftigungsjahr vollendet. Im Ganzen sind rund 90.000 Mk. für Belohnungen aufgewendet worden. Ausserdem sind 15 der ältesten Arbeiten der Preussischen Staatsbahnen durch Allerhöchste Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens ausgezeichnet worden. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Kleinbahnproject.) In der am 19. Jänner stattgehabten Sitzung des Kreistages des Kreises Leer wurde der Bau der Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund einstimmig beschlossen.

Schweiz. (Betheiligung des Cantons Bern an dem Baue neuer Eisenbahnlinien.) Das Decret, betreffend die Betheiligung des Cantons Bern an dem Baue neuer Eisenbahnlinien, sieht nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ eine finanzielle Betheiligung des Staates an folgenden Eisenbahnlinien vor: Bern—Neuenburg (via Cornaux); Bern—Worb—Enggistein; Goldbach—Sumiswald—Huttwil mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen; Hasle—Konolfingen—Thun; Bern—Thun durch den Amtsbezirk Seftigen; Spiez (Wimmis)—Frutigen; Frutigen—Brig (Lötschbergbahn); Simmenthalbahn nach Saanen-Waadt; Brienz—Interlaken (rechtes Ufer); Herzogenbuchsee—Kleindietwil oder Madiswil; Münster—Solothurn; Delsberg—Oensingen; Oensingen—Langenthal; Tramlingen—Breuleux mit Anschluss Saignelégier—Chaux de fonds; Saignelégier—Glovelier; Pruntrut—Damvant, Pruntrut—Bonsol.

Die Betheiligung des Staates bei den aufgezählten Linien geschieht durch Uebernahme von Actien, und zwar darf dieselbe betragen:

a) bei den normalspurigen Localbahnen zwei Fünftel des Anlagecapitals, jedoch höchstens 800.000 Frcs. für das Kilometer der auf Bernischem Gebiete gebauten Linien;

b) bei den Schmalspurbahnen zwei Fünftel des Anlagecapitals, jedoch höchstens 40.000 Frcs. für das Kilometer der auf Bernischem Gebiete gebauten Bahnstrecke.

Für Tunnelbauten kann die Betheiligung des Staates über die obigen Ansätze hinaus um 100.000 Frcs. für das Kilometer des auf dem Gebiete des Cantons Bern liegenden Tunnels erhöht werden.

Ausnahmsweise kann der Grosse Rath den Bahnen Spiez-Frutigen und Saignelégier-Glovelier und der Simmenthalbahn eine Staatsbetheiligung bis auf drei Fünftel der Anlagekosten gewähren.

Einer normalspurigen Lötschbergbahn (diese würde eine neue Zufahrtslinie zu dem Simplon bilden) wird, ausser der vorgesehenen Actienbetheiligung des Staates und dem Tunnelzuschlag von 100.000 Frcs. für das Kilometer, ein Betrag von 1 Million Frcs. für den Alpendurchstich zugesichert.

Die Bedingungen für diese finanziellen Betheiligungen und der Zahlungsmodus sind durch den Grossen Rath festzusetzen. Bei Festsetzung der Höhe der Actienbetheiligung hat der Grosse Rath einerseits auf die Wichtigkeit der neu zu erstellenden Linien und auf die für dieselben von der betheiligten Landesgegend gebrachten Opfer, sowie deren Leistungsfähigkeit, andererseits auf die Schwierigkeiten und Kosten des Baues Rücksicht zu nehmen. Er kann auch, wenn dem Staate durch den Bau einer der genannten Linien besondere Vortheile erwachsen, die Betheiligung des Staates über die oben festgestellten Normen hinaus um einen in seine Competenz fallenden Betrag erhöhen. Als solche Linien werden bezeichnet Bern—Neuenburg, Gstaad—Saanen-Waadt und Münster—Solothurn. Der Grosse Rath kann ferner auch über Begehren der Betheiligten jede Unternehmung in betriebsfähige Abschnitte eintheilen und diesen einen verhältnissmässigen Antheil des für die ganze Linie bewilligten Beitrages zuweisen.

Die zugesicherte Staatsbetheiligung darf in der Regel nur bewilligt werden, wenn höchstens ein Drittel des Anlagecapitals auf dem Anleihenswege aufzubringen bleibt. Ausnahmsweise kann der Grosse Rath die Aufnahme von Anleihen bis auf die Hälfte des Anlagecapitals bewilligen, wenn in Folge besonderer Umstände das Zustandekommen einer Bahnlinie nur auf diesem Wege möglich ist. Als Anlagecapital gilt diejenige Voranschlagssumme, welche die Grundlage des vom Grossen Rathe genehmigten Finanzausweises bildet. Die Staatsbetheiligung wird nur Gesellschaften zugesichert, deren Statuten vom Grossen Rathe genehmigt sind.

Der Canton hat das Recht, in den Verwaltungsrath der betreffenden Gesellschaft 1—4 Mitglieder zu ernennen. Von diesen darf kein Actienbesitz gefordert werden.

Die Regierung wird ermächtigt, sich bei Projectstudien für die in diesem Beschlusse genannten Linien bis zum Belaufe von höchstens 250 Frcs. für das Kilometer vorschussweise, das heisst auf Rechnung der Actienzeichnung des Staates, zu betheiligen, wenn ein staatliches Interesse vorliegt, die technischen und finanziellen Verhältnisse des betreffenden Unternehmens klarzustellen, und wenn von Gemeinden und Privaten an die daherigen Ausgaben wenigstens ebensoviel beigetragen wird.

Der der Jura-Simplonbahn-Gesellschaft durch den Volksbeschluss vom 5. Juli 1891 für den Durchstich des Simplontunnels zugesicherte Beitrag von einer Million Francs wird um 500.000 Frcs. erhöht für den Fall, dass diese Gesellschaft sich zum Baue der rechtsuferigen Linie Brienz—Interlaken, als Fortsetzung der Brünigbahn, innerhalb einer Frist von drei Jahren ohne Betheiligung des Staates verpflichtet.

Dieser Decretsentwurf wird vom Grossen Rathe durchberathen und der Volksabstimmung unterworfen werden.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Mit dem Zeitpunkte der Eröffnung der Linie Luzern—Immensee (voraussichtlich 1. Juni) wird mit Zustimmung des Eisenbahn-Departements der Stationsname „Immensee-Küssnacht“ abgeändert werden in „Immensee“.

Rumänien. (Herstellung von Anschlüssen an das österr.-ungarische Eisenbahnnetz.) Die rumänische Legislative hat im Jahre 1891 das ihr von der Regierung vorgelegte Gesetz votirt, durch welches sie sich im Sinne der im selben Jahre zwischen ihr und den k. und k. österr.-ungarischen Regierungen abgeschlossenen Convention zum Ausbau von Anschlüssen zwischen den beiderseitigen Bahnnetzen verpflichtet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1891). Der Zweck dieser Anschlüsse ist die Herstellung von Schienenverbindungen zwischen den Häfen von Galatz, Braila und Constanza, bezw. des Schwarzen Meeres mit dem westlichen Europa und vice versa, sowie der Kleinen Walachei, d. i. des Regierungsbezirkes Crajova mit dem sieben-

bürgischen Bahnnetze, bezüglich welches Anschlusses auch die Ermöglichung directen Bezuges von Kohle und Salz aus den südlichen Revieren Siebenbürgens von massgebendem Einflusse war. Die herzustellenden Anschlüsse sind:

1. Am Ghymes-Passe zwischen der Linie Adjud—Targu-Acna, einer Flügelbahn der Hauptlinie Itzkany—Roman—Adjud—Bukuresti über Komanestie und Palanka bis Ghymes einerseits und der Linie Sepsi-Szent-György—Csik-Szereda—Ghymes andererseits, welche auf rumänischem Gebiete in einer Länge von 36 km im Trotus-Thale unmittelbar bis zur beiderseitigen Landesgrenze führt;
2. Am Rothenthurm-Passe (Vöröstorony szoros) zwischen den Linien Piatra—Riureni über Calimanesti und Pitesti—Calimanesti—Rothenthurm-Pass, welche als Flügelbahnen von der Hauptlinie Verciorova—Bukuresti ausgehen, einerseits, und der Linie Kis-Kapus—Hermannstadt (Nagy-Szeben)—Tolmács—Rothenthurm, deren beide ersteren von Calimanestie aus vereint auf einer Gesammtlänge von circa 70 km gleichfalls unmittelbar bis zur beiderseitigen Landesgrenze führen.

Weiter geplante Verbindungen sind: eine von der Endstation Tirgul-Jiu der von der Hauptbahn Verciorova-Bukuresti abzweigenden Linie Filiasi—Tirgul-Jiu im Zily-Thale durch den Eisernen Thor-Pass (Vaskapu szoros) zum Anschlusse an die Linie Piski—Petrosény—Livaszény, ferner eine von der Endstation Piatra der Linie Bacau—Piatra durch den Tölyes-Pass zum Anschlusse an die im Baue begriffene Linie Szász-Régen—Borszek—Fölgy-szoros der Széklerbahnen zu erbauenden Linie.

Belgien. (Verstaatlichung des Betriebes eines Hauptbahnnetzes.) Am 1. Juli wird das gesammte Verkehrsnetz der Eisenbahn „Grand Central Belge" von der Direction der Staatsbahnen in Betrieb übernommen werden. Nachdem die Administrationsbureaux dieses ausgedehnten Bahnnetzes sich theils in Charleroy, theils in Hasselt befinden, wird eine neue Gruppirung des gesammten staatlichen Betriebsnetzes erfolgen.

England. (Reglementarische Bestimmungen für den Verkehr automobiler (Motoren-) Transportmittel im Bereiche von öffentlichen Strassen.) Die für die englischen Grafschaften mit Inbegriff von Wales geltenden jüngst erflossenen strassenpolizeilichen Verfügungen und Bestimmungen präcisiren bezüglich ihrer Zulässigkeit für den öffentlichen Verkehr sowohl die constructiv vorschriftsmässige Beschaffenheit der automobilen Transportmittel (Motor-car oder Light-car), als auch die Art und Weise der Ausübung des Betriebes derselben im Bereiche von öffentlichen Strassen. Unter „automobile Strassenmaschinen" werden alle jene Fuhrwerke classirt, welche durch mechanische Kraft in Bewegung gesetzt werden. Sie dürfen in unbelastetem Zustande nicht mehr als drei Tonnen wiegen und nicht mehr als einen Beiwagen remorquiren, in welchem Falle das Gesammtgewicht der Maschine und des Beiwagens nicht mehr als vier Tonnen betragen darf. Die zur Bewegung zu verwendende Betriebskraft darf keinen sichtbaren Rauch oder Dampf entwickeln, noch auch stärkeres Geräusch verursachen. Jedes mehr als 153 kg schwere „Automobil" muss derart construirt sein, um sowohl nach vorwärts als auch nach rückwärts gelenkt werden zu können; des Ferneren darf, ohne Unterschied des Wagengewichtes, dessen Spurweite von einem Ende der Achse bis zum anderen nicht mehr als 2·28 m messen. Die Felgenbreite der Räder muss bei Wagen von drei Vierteltonnen bis zu einer Tonne mindestens 56 mm, von einer bis zu zwei Tonnen mindestens 76 mm und von zwei bis zu drei Tonnen mindestens 100 mm betragen. Die Schienen der Räder, mit Ausnahme von Pneumatics, müssen vollständig glatt und ohne irgend welchen Vorsprung sein. Jeder Wagen muss mit zwei von einander unabhängigen Bremsen versehen sein, deren Wirkung eine genügend starke ist, damit bei einer Fahrgeschwindigkeit von 22 km per Stunde der Wagen innerhalb einer Länge von 15 m zum Stillstande gebracht werden könne. Die Maschine darf nur von einem sachverständigen Führer gesteuert werden und ist mit Namen und Adresse des Eigenthümers zu signiren. Des Nachts sind die Wagen zu beleuchten. Im Interesse der Sicherheit des Strassenverkehres hat der Wagenführer nach Bedarf Glockenzeichen zu geben, bei Begegnung eines stützenden Pferdes oder in sonstigen gefahrdrohenden Fällen den Wagen zum Stillstande zu bringen und so lange anzuhalten, bis dessen anstandslose Weiterfahrt zulässig erscheint. Bis auf Weiteres ist die Maximal-Fahrgeschwindigkeit mit 22 km per Stunde normirt, doch steht es den Localbehörden frei, diese im Interesse der strassenpolizeilichen Sicherheit den localen Verkehrsverhältnissen entsprechend zu beschränken.

Schiffahrt.

Europäische Donau-Commission. (Programm de Frühjahrssession 1897.) Auf dem Programme der für den 3. Mai einberufenen Frühjahrssession der Europäischen Donau-Commission stehen die Statistik des Schiffahrtsverkehres an den Donaumündungen im Jahre 1896; der Rechenschaftsbericht über die Finanzgebahrung der Commission, sowie die Vergleichung der wirklichen und der veranschlagten Ausgaben im abgelaufenen Jahre; der Bericht des Spital-Directors in Sulina über die Krankenbewegung im Marinespitale und im Epidemiespitale während des Jahres 1896; die Umarbeitung des Gehaltsschema der Angestellten der Commission; eine Aenderung des § 84 des Schiffahrts- und Polizei-Reglements für die unterste Donau, wonach den Lootsen, welche Seitens der einen regelmässigen Postpacketdienst auf dieser Stromstrecke unterhaltenden Schiffahrts-Gesellschaften zwar ausser der Führung des Schiffes, dem sie besonders zugewiesen wurden, auch jene aller anderen Schiffe der eigenen Gesellschaft gestattet, dagegen die Führung von Schiffen fremder Unternehmungen untersagt wird; Ernennungen, Beförderungen und Aenderungen im Personalstande der Angestellten der Commission; der technische Bericht über das Jahr 1896; der Bericht der Ingenieure über die im laufenden Jahre auszuführenden Bauten, endlich das richtiggestellte Budget für das Jahr 1897.

Ungarische Handelsmarine. (Rückgang der Segelschiffahrt.) Seit Gründung der „Adria", kgl. Ungarische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, zu deren Aufschwung auch der Abschluss günstiger Cartelle mit dem Oesterreichischen Lloyd im Verkehre mit dem westlichen Auslande, insbesondere mit England und Brasilien, einen Theil beiträgt, ferner der Ungarisch-croatischen Schiffahrt-Gesellschaft und anderer Küstenschiffahrt-Unternehmungen mit insgesammt 16 Linien und 7006 Fahrten per Jahr ist der Dampferverkehr der ungarischen Mercantilflotte in stetiger Zunahme begriffen, die Seglerflotte aber entschieden im Rückgange. Vor 15 Jahren standen noch 1500 Segelschiffe im Dienste der Handelsmarine, welche einen Werth von 6,000.000 Gulden repräsentirten, der bis heute auf wenig über 500.000 fl. herabsank, in welcher Summe allerdings jene lediglich nur die kleine Cabotage zwischen den Inseln und der oberen dalmatinischen Küste cultivirenden, primitiv construirten Trabacoli nicht inbegriffen sind, die, wenn Verfrachtungen mangeln, sich auch mit Fischerei befassen. Unter diesen misslichen Verhältnissen leidet nicht so sehr der Kaufmann, der sich der Dampfer bedienen kann, als vielmehr die küstenländische Bevölkerung, die im Seglerdienste seit Gedenken so vorzügliche Matrosen heranzog und derart bei den sonst so kargen landwirthschaftlichen Verhältnissen dem jüngeren Nachwuchse einen gesicherten Lebenserwerb zu schaffen vermochte. In Anerkennung dieser die Wohlfahrt der küstenländischen Bevölkerung arg bedrohenden Verhältnisse hat nun, wie aus Budapest berichtet wird, der kgl. ungarische Handelsminister den Beschluss gefasst, nach Revision der in den Jahren 1893 und 1895 geschaffenen bezüglichen Gesetze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1893) in Ergänzung derselben einen neuen Gesetzentwurf zu Gunsten der freien Seeschifffahrt der Legislative vorzulegen, aus welchem Anlasse bereits Enquêteverhandlungen mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Kreise stattfanden.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Beleuchtung der Localschiffe mit elektrischem Lichte.) Die Budapester Communalverwaltung hat in Angelegenheit der Beleuchtung der Schiffe im Localverkehr (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) verfügt, dass die auf der Altofner gesellschaftlichen Werfte zu errichtende Füllungsstation der Beleuchtungs-Accumulatoren mit dem Central-Stromerzeugungs-Etablissement nicht durch Oberleitung, sondern durch ein in den Erdboden versenktes und dann über die Werftbrücke zu legendes, eventuell am Flussgrunde zu versenkendes Kabel zu verbinden sei.

Fiumaner Hafen. (Erweiterung des Freihafengebietes.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, dem Wunsche des Fiumaner Handelsstandes entsprechend, die Erweiterung des Freihafengebietes angeordnet. Die Arbeiten sind bereits soweit vorgeschritten, dass die neuen Anlagen binnen Kurzem dem Verkehre übergeben werden können, so auch das im Bau begriffene Amtsgebäude für die Zollamts-Expositur.

Eisernes Thor. (Notirung der Eisernen Thor-Anleihe in Paris.) Die dreipercentige Anleihe für das Eiserne Thor wurde zur Côte an der Pariser Börse zugelassen und im amtlichen Coursblatte letzterer notirt. Die Notirung erfolgt in Pfund Sterling, das Pfund zu 25 Francs 20 Centimes gerechnet.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Dresden im Jahre 1895.) Nach den Mittheilungen der sächsischen Steuerbehörden sind im Jahre 1895 in Dresden angekommen und abgegangen: zu Berg: 9548 Personendampfschiffe, 361 Schlepper, 370 Tau- (Ketten-) Schiffe, 104 Güterdampfschiffe und 4280 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 277.540 t Güter; zu Thal: 9547 Personendampfschiffe, 106 Güterdampfschiffe, 7921 Segelschiffe und 231 Flösse mit einer Gesammtladung von 280.049 t Güter und 30.977 t Flossholz. — Was die Güterbewegung anbelangt, so kamen in Dresden zur Ausladung: im Bergverkehre 272.204 t, im Thalverkehre 206.512 t. — Im Bergverkehre wurden hauptsächlichst ausgeladen: 12.764 t rohe Baumwolle, 1699 t Borke und Lohe, 5162 t Cement, Trass, Kalk, 9593 t Düngemittel aller Art, 10.714 t rohes und Brucheisen, 10.094 t verarbeitetes Eisen aller Art, 1575 t Erze, 8642 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1726 t Farbholz, 4209 t Fische und Häringe, 356 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 374 t Gerste, 1785 t Hafer, 24.481 t Roggen, 37.811 t Weizen und Spelz, 12.456 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 1773 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 1305 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 612 t harte Schnittwaaren, 1720 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 6499 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 1578 t Knochenmehl, 2419 t Mehl und Mühlfabrikate, 4634 t Metalle, andere, unedle, roh und als Bruch, 456 t Steinkohlen, 413 t Obst, frisches und getrocknetes, 6704 t Oele, fette, und Fette, 4076 t Oelsaat, 14.383 t Petroleum und andere Mineralöle, 4062 t Reis, 3382 t Salpeter, Salpetersäure, Schwefelsäure, 1558 t Soda, 9274 t Steine und Steinwaaren, 590 t roher Tabak, 4139 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 1015 t Wein, 1821 t rohe Wolle, 3346 t Ziegel, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 8064 t Zucker, Melasse, Syrup; im Thalverkehre kamen vor Allem zur Ausladung: 340 t Borke und Lohe, 38.391 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1262 t Gerste, 9048 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 3045 t harte Stämme, 415 t harte Brennholzscheite, 945 t weiche Stämme, 7953 t weiche Schnittwaare, 2014 t weiche Brennholzscheite, 86.590 t Braunkohlen, 49.683 t Steine und Steinwaaren, 4147 t Ziegel, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren. — Eingeladen wurden zu Berg verschiedene Güter im Gesammtgewichte von 5336 t; zu Thal 73.537 t, darunter: 1260 t Bier, 638 t Gerste, 12.046 t Glas und Glaswaaren, 530 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 342 t weiche Schnittwaaren, 315 t Holzwaaren und Möbel, 452 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 464 t Lumpen aller Art, 4287 t Mehl und Mühlenfabrikate, 499 t Metalle, andere unedle, roh und als Bruch, 607 t Steine und Steinwaaren, 314 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan, 19.644 t Zucker, Melasse, Syrup. — An Flossholz gelangte zur Ausladung: 29.274 t weiche Stämme, 1702 t weiche Scheiter.

Frankreich. (Rückgang der Mercantilflotte der Handelsmarine.) In der jüngst abgehaltenen Generalversammlung der „Société d'Economie industrielle et commerciale" wurde bei Erledigung des Gegenstandes „Handelsmarine" constatirt, dass nicht nur der Segelschiffbetrieb in stetem Rückgange begriffen sei, da dieser auf langer Fahrt mit den Dampfern nicht concurriren kann, sondern dass selbst der Seehandelsverkehr im Allgemeinen von Jahr zu Jahr abnimmt und in gleichem Verhältnisse die Charterung von Schiffen unter fremder Flagge zunimmt. Von 16,100.670 Tonnen Waarenbewegung zur See, als mittlerer Durchschnittsziffer der verflossenen drei Jahre, entfällt nur circa ein Viertel per 4,082.000 Tonnen auf die französische und 12,018.670 Tonnen auf fremde Flaggen. Bei Annahme eines Betrages von 25 Frcs. Schiffsfracht per Tonne fällt somit der fremden Schiffahrt eine Summe von 300 Millionen Francs jährlich zu. Als Ursache dieser misslichen nationalökonomischen Verhältnisse bezeichneten die Experten die den modernen Verhältnissen wenig entsprechende Construction der Mehrzahl der Mercantilschiffe. Das „Cargo-boat" (Frachtschiff), als Fahrzeug der Mercantil-Marine, genügt in seiner ursprünglichen räumlichen Beschaffenheit und Tragfähigkeit nicht mehr den heutigen Anforderungen. Allerdings werden in neuerer Zeit grössere Mercantil-Dampfer mit einem Deplacement von über 3000 Tonnen erbaut, doch liefen innerhalb der Jahre 1893 bis 1895 aus den französischen Werften nur deren vier mit einem Gesammt-Deplacement von 13.313 Tonnen vom Stapel, während innerhalb der gleichen Periode in Deutschland deren sieben mit einem Gesammt-Deplacement von 269.313 Tonnen erbaut wurden, ohne Englands zu gedenken, woselbst durchschnittlich im Laufe jeder Woche vier derartige Dampfer, wenn auch theilweise für den Auslandsbedarf, von den Werften abgegeben werden. Der einstimmigen Ansicht der Experten zufolge sind in erster Linie die Schiffsfrachtsätze zu hoch bemessen, was wieder auf die hohen Beschaffungskosten der Schiffe zurückzuführen ist. Die im Allgemeinen wenig beschäftigten und dennoch mit hohen Regiekosten belasteten Werften sind aber mit Rücksicht auf die ungemein hohen Einfuhrzölle für Urstoffe (Eisen, Stahl, Metalle) nicht in der Lage, wohlfeiler zu arbeiten. Kammerrath J. Fleury beantragt nun im Interesse der Sanirung dieser Verhältnisse: 1. die möglichst wenig zu beschränkende Freigebung der Seeschiffahrt; 2. die Anlage der Schiffsbauwerften ausserhalb der Zollgrenze, wodurch selben de facto die mit dem Freihafensystem verbundenen Vortheile zugute kommen würden, und beruft sich diesbezüglich auf das Beispiel Deutschlands, welches auf diese Weise die Lust zum Schiffbau mit bestem Erfolge anregte.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Betriebslängen der den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Jänner unterstellten Strecken.) Am 1. Jänner gehörten dem Vereine 75 Eisenbahn-Verwaltungen an, und zwar:

a) 45 deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 20 preussische Eisenbahn-Directionen);
b) 20 österreichisch-ungarische Eisenbahn-Verwaltungen;
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn);
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn);
e) 3 belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn);
f) 1 rumänische Verwaltung (Rumänische Staatseisenbahnen);
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland gelegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 615·01 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 83.145·51 km.

Hievon kommen auf:

1. a) die preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen (einschliesslich Militärbahn)	27.732·96 km	
b) die bayerischen (einschliesslich pfälzische) Eisenbahn-Verwaltungen	6.001·60 „	
c) die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung	2.906·15 „	
d) die württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung	1.729·01 „	
e) die badische Staatseisenbahn-Verwaltung	1.555·56 „	
f) die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1769·22 „	
g) die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3.911·14 „	
die deutschen Verwaltungen zusammen		45·605·64 km
2. Oesterreichisch-ungarische Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen 9.003·39 km, kgl. Ungar. Staatsbahnen 12.163·59 km)		30.419·53 km
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		105·05 „
4. Niederländische Verwaltungen		2.788·35 „
5. Luxemburgische „		166·17 „
6. Belgische „		702·88 „
7. Rumänische „		2.865·57 „
8. Russisch-polnische „		492·32 „
Gesammt-Betriebslänge		83.145·51 km

Da der Verein mit einer Länge von 80.593·31 km Eisenbahnen in das Jahr 1896 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 2552·20 km gewachsen.

An dem Zuwachs sind betheiligt:

die deutschen Verwaltungen	mit	630·20 km	oder 24·69%
„ österreichisch-ungarischen Verwaltungen	„	1527·00 „	„ 59·83%
„ luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsverwaltungen	„	395·00 „	„ 15·48%

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer directer Fahrkarten.

Ab 15. April 1897 gelangen von Neustadt a/M. über Tinischt nach Königgrätz, bezw. umgekehrt directe Fahrkarten für Personenzüge zur Ausgabe.

Die Fahrpreise betragen:

für die II. Classe . . . fl. ö. W. 1·60
für die III. Classe . . . fl. ö. W. 0·80

Wien, am 25. März 1897. [203]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der mitbetheiligten Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Russland. (Recht des Absenders zur Geltendmachung von Reclamationen.) Von Seiten der zur Prüfung der Beschlüsse der Pariser Revisionsconferenz vom russischen Finanzministerium bestellten Commission ist dem geschäftsführenden Director des Vereines russischer Eisenbahnen für den internationalen Verkehr ein Zweifel darüber geäussert worden, ob nach der Empfangnahme des Gutes durch den Empfänger und der Uebergabe des Frachtbriefes an diesen der Absender noch befugt sein könne, unter Vorweisung des Frachtbrief-Duplicates Frachtreclamationen zu erheben und auszuführen. Der Director des Vereines hat hierauf erwidert, dass nach seiner Auffassung diese Befugniss nicht beanständet werden könne, da die Frachtreclamationen nicht zu den Ansprüchen gehören, welche nach Art. 15, Abs. 4, und Art. 26 des I. U. nur von demjenigen verfolgt werden können, dem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht, und dass sie der Natur der Sache nach von derjenigen Person geltend zu machen seien, welche die Frachtzahlung geleistet und daher allein ein Interesse an der etwaigen Rectification hat, was in schlüssiger Weise auch aus einer Reihe von internationalen Tarifen hervorgehe, in denen ohne Widerspruch der Aufsichtsbehörden bestimmt ist, dass Frachterstattungsansprüche von derjenigen Verwaltung geregelt werden sollen, an welche Zahlung geleistet wurde.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 3 ex 1897.]

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. (Verkehr mit Selb untere Stadt.) Der Güterverkehr der Localbahn Selb Bhf.—Selb Stadt mit den ausserdeutschen Eisenbahnen wird, soweit nicht bereits directe Tarife bestehen, in der Station Selb Bhf. nach den für diese Station giltigen Tarifen und folgenden Frachtsätzen — ohne Anrechnung von Mindestfrachten für die Localbahnstrecke — umkartirt:

Kilometer	Zwischen Selb Bahnhof und	Umkartirungs-Frachtsätze für 100 kg in Pfennig									
		Stückgut			Wagenladungen						
		Eilgut	Allgemeine Stückgut-classe	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclassen A¹	Allgemeine Wagenladungsclassen B	Specialtarif A²	Specialtarif I	Specialtarif II	Specialtarif III
4	Selb untere Stadt	14	7	7	5	4	3	3	2	1

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände tr., Theil II, vom 20. August 1892. (Einbeziehung der Station Arzberg.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Arzberg mit folgenden Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen:

Tarifkilometer	Arzberg (Bayerische Staatsbahn)	Stückgut I	Stückgut II	Allgemeine Wagenladungsclassen A¹	Allgemeine Wagenladungsclassen B	Specialtarife A²	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
	A. Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen								
266	Passau Donaulände tr.	303	—	188	166	139	126	99	65
149	Regensburg „ „	190	—	123	104	90	82	67	48
224	Deggendorf „ „	272	—	173	149	127	116	93	64
	B. Verkehr mit den unteren Donauländern								
266	Passau Donaulände tr	196	170	139	112	112	99	86	65
149	Regensburg „ „	130	115	90	75	75	67	60	48
224	Deggendorf „ „	183	160	127	105	105	93	82	64

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
797	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Chamotte, Chamottesteine, Chamotteziegel	Allen Stationen der Murthalbahn	Allen Stationen der Murthalbahn	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Für ermässigte Wagenladungsgüter	Verschieden	Im Kartirungswege		
798	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Oleumnaphtha (mineralisches Schmieröl) in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Granica transito (für Sendungen von allen russischen Stationen nördlich und östlich der Linie Zdolbunowo—Kiew—Kursk—Woronesch [diese Linie selbst, sowie die nördlich derselben gelegenen Seitenlinien Berditschew—Shitomir, Kruty—Tschernigow, Konotop—Pirogowka, Woroshba—Seredinaja und Koronewo—Rylsk ausgenommen])	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, bezw. bis zur erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895	Heller 258	96	162	Im Kartirungswege		
799	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Ziegel der Pos. Z. 1 des Tarifes, Theil I	Jablunkau	Stationen der Strecke Dombrau—Ruttka Oderberg	Zahlung der Fracht nach dem factischen Gewichte, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897 Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	28·6 Heller	0·26 Heller Einheitssatz pro 100 kg und 1 km, hinzugerechnet 4 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg und die ungar. Transportsteuer 21·0 Heller	7·6 Heller	Im Kartirungswege		Bei in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen wird noch die officielle Ueberfuhrsgebühr aufgerechnet

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
800	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Trebern	Znaim Oe.N.W.B. Znaim St.E.G.	Wien Oe N.W.B. Wien St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	28·2 kr.	22·6 kr.	5·6 kr.	Im Kartirungswege		
801	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Melasse	Austerlitz Butschowitz Bisenz-Pisek transit Bisenz-Pisek Branowitz Brünn (K.F.N.B., St.E.G.) Hohenau Kremsier Kromau Kwassitz-Tlumatschau Napagedl Olmütz Prerau Rohatetz Rohrbach i. M. Wischau	Györ M. A. V.	Aufgabe von 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller 118 122 92 92 90 97 74 106 97 102 99 113 108 88 92 109		Im Kartirungswege		
			Pottasche (Perlasche, Kasanasche, Steinasche), roh und raffinirt	Jungbunzlau (B.N.B., Oe.N.W.B.) Troppau	Györ M. A. V.					242 194				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
34	Nr. 30 vom 13. März 1897	730	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Ziegel	Gross-Opatowitz	Krompach	Der zugestandene Frachtsatz wird auf 160·4 Heller pro 100 kg berichtigt	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. **Wien, 30. März 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung.

Im Auftrage ihrer Regierungen haben die Befehlshaber der in den kretensischen Gewässern vereinigten Flotten-Escadres die Insel Kreta vom 21. März 1897, 8 Uhr Morgens, ab in Blockadezustand versetzt.

Die Blockade wird für alle Schiffe unter griechischer Flagge eine allgemeine sein. Die Fahrzeuge der sechs Grossmächte oder der neutralen Mächte können die von den Grossmächten occupirten Häfen nur dann anlaufen und ihre Waaren löschen, wenn die letzteren weder für die griechischen Truppen, noch für das Innere der Insel bestimmt sind.

Diese Fahrzeuge unterliegen der Visite durch die Schiffe der internationalen Flotte.

Die Blockade erstreckt sich von 23° 24′ bis 26° 30′ östlicher Länge von Greenwich und von 35° 48′ bis 34° 45′ nördlicher Breite.

Diese Verfügungen werden auf Grund der Mittheilung des k. und k. Ministeriums des kaiserlichen und königlichen Hauses und des Aeussern vom 24. März d. J., Z. 12.990/7, hiemit kundgemacht.

Wien, am 25. März 1897.

Badeni m. p.

Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1896.

Das deutsche Eisenbahnnetz hat im Jahre 1896 durch Eröffnung neuer Linien einen Zuwachs von über 1400 km (gegen rund 1750 km im Vorjahre) erfahren, von denen rund 500 km den Bestimmungen des preussischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegen. Die Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, welche durch das Kleinbahngesetz eine von Jahr zu Jahr sich steigernde Anregung erhalten hat, ist anscheinend durch die ungünstige Witterung des verflossenen Sommers nicht unbeeinflusst geblieben.

Die einzelnen Verwaltungen nahmen die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   - am 16. Mai die Strecke Bogen—Steinburg (Theilstrecke der Localbahn Straubing-Konzell) . . . . 9·99 km
   - „ 3. August die Localbahn Bodenwöhr-Neunburg v. W. . . . . 10·69 „
   - „ 15. August die Localbahn Bayreuth-Warmensteinach . . . . 22·93 „
   - „ 1. October die Verbindungsstrecke Geiselhöring—Radldorf*) . . . . 7·64 „
   - „ 26. October die Strecke Ebern—Maroldsweisach (Theilstrecke der Localbahn Breitengüssbach-Maroldsweisach) . . . . 15·49 „

*) Die Verbindungsstrecken Geiselhöring — Straubing (15·579 km) und Geiselhöring — Sünching (9·037 km) sind gleichzeitig ausser Betrieb gesetzt worden.

am 5. December die Strecke Steinburg—Konzell (Reststrecke der Localbahn Straubing-Konzell) . . . . 14·50 km
„ 28. December die Strecke Neuenmarkt-Wirsberg—Berneck (Theilstrecke der Localbahn Neuenmarkt-Goldmühl) . . . . 10·91 „
zusammen . . . 92·15 km

2. Die Hessische Ludwigsbahn:
am 1. October die von der grossherzoglich hessischen Regierung erbauten Nebenbahnen Bodenheim-Alzey . . 30·9 km
und Reinheim-Dieburg-Offenbach . 39·6 „
zusammen . . . 70·5 km

3. Die Oberhessischen Eisenbahnen:
am 1. August die an die Hauptbahnlinie Giessen—Fulda in Grünberg anschliessende Nebenbahn Grünberg-Londorf . . . . 12·70 km

4. Die Oldenburgischen Staatseisenbahnen:
am 1. April die Strecke Zetel—Neuenburg (Old.) . . . . 4·37 km
„ 1. Mai die Nebenbahn Oldenburg-Brake (Old.) . . . . 31·88 „
zusammen . . . 36·25 km

5. Die Pfälzischen Eisenbahnen:
am 27. October die Theilstrecke Lauterecken—Odernheim der Nebenbahn Lauterecken-Staudernheim (Untere Glanthalbahn) . . . . 19·326 km

6. Die Preussischen Staatseisenbahnen, und zwar:
a) im Directionsbezirk Altona:
am 1. Mai die Strecke Wittenburg—Zarrentin (Theilstrecke der Linie Hagenow—Oldesloe) . . . . 12·00 km
b) im Directionsbezirk Berlin:
am 8. Juni die Anschlussstrecke Niederschöneweide - Johannisthal—Rixdorf (für den Güterverkehr) . . . . 5·27 km
c) im Directionsbezirk Breslau*):
am 15. Februar die Strecke Schönau a. d. Katzbach—Ober-Kauffung (Theilstrecke der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf) . . . . . 9·76 km
„ 1. Mai die Breslauer Umgehungsbahn . . . . 12·32 „
„ 15. Mai die Strecke Neudorf a. Gr.—Hermsdorf-Bad (Reststrecke der Nebenbahn Goldberg-Löwenberg in Schlesien) . 12·18 „
und die Nebenbahn Lauban-Marklissa . . . . 10·79 „
„ 15. August die Strecke Ober-Kauffung — Merzdorf (Reststrecke der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf) . . . . 14·52 „

*) Die Strecke Nikrisch—Zittau (23·09 km) ist am 1. April aus dem Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau ausgeschieden und in den Besitz und Betrieb der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen übergegangen.

am 1. September die Strecke Sorau—Benau (Reststrecke der Nebenbahn Sorau - Benau - Christianstadt) . . . . 12·70 km
„ 15. October die Nebenbahn Jauer-Rohnstock . . . . . . 14·36 „
zusammen . . . 86·63 km
d) im Directionsbezirk Bromberg:
am 1. October die Nebenbahnstrecke Rogassen—Dratzig (Kreuz) . . 68·23 km
e) im Directionsbezirk Cassel:
am 15. December die Strecke Volkmarsen — Wolfhagen (Theilstrecke der Linie Cassel—Volkmarsen) . . . . 10·87 km
f) im Directionsbezirk Danzig:
am 1. November die Strecke Gramenz—Bublitz . . . . 20·10 km
g) im Directionsbezirk Elberfeld:
am 1. April, bezw. 1. Mai die Verbindungsbahn Vohwinkel—Elberfeld-Varresbeck . . . . 3·60 km
„ 15. Juli die Strecke Remscheid—Remscheid-Bliedinghausen (nur für Güterverkehr) . . . . . . 2·40 „
zusammen . . . 6·00 km
h) im Directionsbezirk Erfurt:
am 1. October die Strecke Schafstädt—Merseburg mit Abzweigung Lauchstädt—Merseburg . 17·81 km
am 1. November die Nebenbahn Georgenthal-Friedrichroda (Fortsetzung der Nebenbahn Fröttstädt-Friedrichroda) . . . . . 10·06 „
„ December die Strecke Lobenstein—Lemnitzhammer (Theilstrecke der Linie Triptis—Blankenstein) . . . . 2·47 „
zusammen . . . 30·34 km
i) im Directionsbezirk Essen:
am 1. Mai die Verbindungsbahn bei Heissen . . . . 0·90 km
k) im Directionsbezirk Frankfurt a/M.:
am 1. März die Strecke Dillenburg—Oberscheld (für den Personen- und Gepäckverkehr) . . . . . 5·40 km
„ 1. Mai die Strecke Oberscheld—Nikolausstollen der Scheldethalbahn . . . . 2·70 „
„ 1. August die Strecke Derschlag — Bergneustadt (Fortsetzung der Bahnstrecke Siegburg—Derschlag) . . . . . . 3·16 „
zusammen . . . 11·26 km
l) im Directionsbezirk Hannover:
am 1. Juni die Strecke Geestemünde—Cuxhaven . . . . . 44·30 km
nebst Zweigbahn Speckenbüttel-Bederkesa . . . . 17·60 „
„ 9. Juli die Strecke Lage—Lemgo (Theilstrecke der Linie Lage—Hameln) . . . . 8·50 „
„ 1. October die Strecke Walsrode—Fallingbostel—Soltau . 25·90 „

am 1. November die Strecke Lemgo—Barntrup (Theilstrecke der Linie Lage—Hameln) . . . . 17·92 km

zusammen . . . 114·22 km

m) im Directionsbezirk Kattowitz:
am 4. Mai die Strecke Poremba—Guidogrube (Theilstrecke der Schmalspurbahn Poremba-Gleiwitz) . . . . 3·35 km

n) im Directionsbezirk Köln:
am 1. October die Strecke Köln—Köln-Bonnthor . . . . 1·73 km

o) im Directionsbezirk Magdeburg:
am 8. October, bezw. 1. November die Strecke Schönebeck — Blumenberg . . . . 25·48 km

p) im Directionsbezirk Posen:
am 1. Mai die Strecke Luschwitz—Blotnik (Theilstrecke der Nebenbahn Lissa-Wollstein) . . . . 8·53 km
„ 1. Juli die Strecke Meseritz—Schwerin a/W. . . . . 18·51 „
„ 1. December die Strecke Schwerin a/W. — Landsberg a/W.-Brückenvorstadt . . . . 24·38 „
(Theilstrecken der Nebenbahn Meseritz-Landsberg a/W.)

zusammen . . . 51·42 km

q) im Directionsbezirk Stettin:
am 16. November die Strecke Schivelbein—Simmatzig (Theilstrecke der Linie Schivelbein—Polzin) . . . . 6·22 km

7. Die Prignitzer Eisenbahn:
am 4. Juni die vom Kreise Ostprignitz erbaute vollspurige Ostprignitzer Kreisbahn Pritzwalk-Putlitz . . . 17·05 km

8. Die Sächsischen Staatseisenbahnen:
am 15. December die Linie Waldheim—Kriebethal . . . . 3·05 km

9. Die Württembergischen Staatseisenbahnen:
am 28. August die Schmalspurbahn Lauffen am Neckar-Güglingen . . 11·90 km
„ 1. October die Verbindungsbahn Kornwestheim-Untertürkheim . . . 11·51 „
„ 13. October die schmalspurige Strecke Schussenried—Buchau . . 9·45 „

zusammen . . . 32·86 km

10. Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin:
am 27. April die schmalspurige Kleinbahn Gross-Peterwitz—Katscher . 8·00 km

11. Die Anklam-Lassaner Kleinbahn (Eigenthum der gleichnamigen Actiengesellschaft):
am 24. April die schmalspurige Kleinbahn Anklam-Lassan . . . . 19·43 km
mit Abzweigung Crenzow—Buddenhagen . . . . 10·56 „

zusammen . . . 29·99 km

12. Die Bentheimer Kreisbahn:
am 16. April die vollspurige Nebenbahn Bentheim-Neuenhaus . . . . 28·10 km

13. Die Bergheimer Kreisbahnen (Eigenthum des Communalverbandes des Kreises Bergheim):
am 26. Juni die schmalspurige Strecke Kerpen—Benzelrath . . . . . . 8·64 km

14. Die Localbahn Bruchsal - Odenheim-Menzingen:
am 5. März die vollspurige Nebenbahn von Bruchsal nach Odenheim mit der Abzweigung von Ubstadt nach Menzingen . . . . 30·0 km

15. Die Bühlerthalbahn:
am 28. December die vollspurige Nebenbahn Bühl-Bühlerthal-Oberthal . . 5·97 km

16. Die Verwaltung der Cöthener Kleinbahn:
am 28. November die schmalspurige Kleinbahn Cöthen-Radegast . . . 13·4 km

17. Die Cüstrin-Sonnenburger Eisenbahn:
am 15. December die Kleinbahn Cüstrin-Sonnenburg . . . . 12·50 km

18. Die Elmshorn-Barmstedter Eisenbahn:
am 15. Juli die vollspurige Kleinbahnstrecke Elmshorn—Barmstedt . . 10·0 km

19. Die Greifenberger Kleinbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Actiengesellschaft):
am 1. Juli die schmalspurige Kleinbahn Greifenberg i/P.—Horst-Seebad . . 35·26 km

20. Die Greifswald-Grimmener Bahn (Eigenthum der Eisenbahn-Gesellschaft Greifswald-Grimmen):
am 26. November die vollspurige Nebenbahn Greifswald-Grimmen-Tribsees 50·50 km

21. Die Halle-Hettstedter Eisenbahn:
am 22. Mai, bezw. 1. August die Kleinbahn Halle-Hettstedt . . . . . . 44·43 km

22. Die Verwaltung der Kleinbahn Hanau-Hüttengesäss (Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer, Ingenieur H. Christner in Hanau):
am 1. October die vollspurige Kleinbahn Hanau-Hüttengesäss . . . . . . 15·10 km
mit Abzweigung Hanau - Langenselbold . . . . 10·40 km

zusammen . . . 25·50 km

23. Die Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn:
am 14. November, bezw. 21. December die Theilstrecke Hildesheim—Clauen 13·8 km

24. Die Jerichower Kleinbahnen (Eigenthum des Kreises Jerichow):
am 4. April die schmalspurigen Strecken Burg—Madgeburgerforth . . . . 28·3 km
und Burg—Stegelitz . . . . . . 12·0 „
„ 18. Juli die schmalspurigen Strecken Madeburgerforth—Ziesar . . . . 8·0 „
und Stegelitz—Gross-Lübars . . . 16·0 „
„ 8. October die schmalspurige Strecke Gross-Lübars—Magdeburgerforth . 13·0 „

zusammen . . . 77·3 km

25. Die Kreis Kreuznacher Kleinbahnen:
am 7. September die schmalspurigen Strecken Kreuznach—Winterburg . 17·8 km
und Kreuznach—Wallhausen . . . 8·2 „

zusammen . . . 26·0 km

26. Die Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft:
am 1. December die Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau . . . . 8·42 km
27. Die Verwaltung der Löwenberg-Lindower Kleinbahn:
am 11. August die Linie Löwenberg-Lindow . . . . 21·30 km
28. Die Localbahn-Actiengesellschaft Wörishofen:
am 15. August die elektrisch betriebene vollspurige Bayerische Privat-Localbahn von Türkheim in Bayern nach Wörishofen . . . . 5·25 km
29. Die Mecklenburg-Pommer'sche Schmalspurbahn-Actiengesellschaft:
am 2. Mai die Theilstrecke Anklam—Bugewitz . . . . 14·50 km
„ 28. August die Theilstrecke Bugewitz—Leopoldshagen . . . . . . 3·35 „
zusammen . . . 17·85 km
30. Die Verwaltung der Localbahn Müllheim-Badenweiler:
am 15. Februar die Strecke Müllheim-Badenweiler . . . . 7·54 km
31. Die Neustadt - Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft:
am 22. October, bezw. 4. December die Nebenbahn Neustadt O/S.-Gogolin . 41·60 km
32. Die Verwaltung der Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce (Eigenthümer: Kreis Ostrowo):
am 1. Jänner, bezw. 14. Februar die vollspurige Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce . . . . 16·435 km
33. Die Plettenberger Strassenbahn-Actiengesellschaft:
am 20. April die schmalspurige Strassenbahn (Kleinbahn) mit Dampfbetrieb vom Orte Plettenberg bis zur Staatsbahnstation Plettenberg (zunächst für den Güterverkehr) . . . . . 4·50 km
34. Die Actiengesellschaft Regenwalder Kleinbahnen:
am 26. Juli die schmalspurige Strecke Daber—Labes . . . . 28·00 km
mit Abzweigung Meesow—Sallmov 6·87 „
zusammen . . . 34·87 km
35. Die Verwaltung der Schmalspurbahn Rosenberg O/S. - Landsberg (Eigenthümer: Kreis Rosenberg):
im December die Schmalspurbahn Rosenberg O/S.-Landsberg . . . . . . 18·00 km
36. Die Actiengesellschaft Rügen'sche Kleinbahnen (schmalspurig):
am 4. Juli die Theilstrecke Altefähr—Putbus . . . . 35·27 km
„ 15. December die Strecke Bergen—Altenkirchen . . . . 37·09 „
zusammen . . . 72·36 km
37. Die Verwaltung der Saatziger Kleinbahnen (schmalspurig):
am 20. August die Theilstrecke Kashagen—Klein-Spiegel . . . . . . 19·62 km
38. Die Verwaltung der Kleinbahn Strausberg-Herzfelde;
am 20. September, bezw. 26. October die Kleinbahn Strausberg-Herzfelde 8·75 km
39. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Hannover:
am 16. Juni die Strecke Voldagsen—Salzhemmendorf (Theilstrecke der vollspurigen Kleinbahn Voldagsen-Duingen) . . . . 4·80 km
40. Die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn:
am 29. März die vollspurige Kleinbahn Sallgast — Costebrau - Friedrichsthal 7·70 km

Die unter den laufenden Nummern 11, 13—17, 19—21, 31, 32, 34, 36—38 aufgeführten Strecken werden von der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin betrieben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bauconsensertheilung für die Errichtung einer Holzlege im Bahnhofe Eger.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Errichtung einer Holzlege an dem Kohlenschuppen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen am Bahnhofe in Eger im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 3460/IV.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Bauconsensertheilung für die Errichtung einer Schmiedewerkstätte auf dem Kohlendepotplatze Nr. 4 in Prag [Smichow].) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project der Firma S. L. Reimann Söhne in Prag zur Errichtung einer Schmiedewerkstätte auf dem Kohlenladeplatze Nr. 4 der Station Prag (Smichow) im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3273/IV.]

Projectirte Zahnrad- und Adhäsionsbahn von Mattuglie nach Lovrana. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. Februar die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von der Repräsentanz der Actiengesellschaft Quarnero in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn mit Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb von der Station Mattuglie-Abbazia der Südbahn-Gesellschaft über Volosca und Abbazia nach Lovrana sammt einem Schleppgeleise zum Hafen daselbst im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 2308/I.]

Projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau—Freiberg. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der in der Zeit vom 26. bis 28. October 1896 durchgeführten Trassenrevision bezüglich der normalspurigen Localbahn von der Station Mähr.-Ostrau der Linie Wien—Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Witkowitz und Braunsberg nach Freiberg zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Stauding - Stramberger Localbahn mit einer Abzweigung von Braunsberg nach Unter-Sklenau hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn genehmigt.
[E.-M.-Z. 16.341/I.]

Projectirte Localbahn Gstadt-Ybbsitz—Ybbsitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 1. December 1896 durchgeführten Trassenrevision hinsichtlich des Projectes einer Localbahn mit 0·76 m Spurweite von der Station Gstadt-Ybbsitz der Ybbsthalbahn nach Ybbsitz hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt.
[E.-M.-Z. 16.507/I.]

Localbahn Mank-St. Leonhard am Forst. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 18. December 1896 durchgeführten Trassenrevision bezüglich des Projectes der Fortsetzung der gleichfalls im Projectsstadium befindlichen schmalspurigen Localbahn Ober-Grafendorf—Mank

nach St. Leonhard am Forst hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der Strecke Mank—St. Leonhard am Forst im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 500/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem General-Director der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft, Heinrich von Jellinek, mit Erlass vom 11. März 1897, Z. 15.046, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine im Bereiche der Landeshaupt- und Residenzstadt Budapest zu erbauende, oberhalb dem Strassenniveau auf Säulen ruhende Hochbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 31) auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Die Endpunkte der zu erbauenden Linien sind:

1. die Margarethen-Brücke;
2. die Station Rákosfalva der Localbahn Budapest-Csinkota;
3. die Station Lipótváros der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Budapester Ringbahn;
4. der Donauufer-Frachtenbahnhof der Staatsbahnen;
5. der Westbahnhof der Staatsbahnen;
6. der Ostbahnhof der Staatsbahnen;
7. die neu zu erbauende Staatsbrücke am Eskütér,

von welchen Endpunkten aus die Verbindungslinien dieser mit dem Centrum der Stadt sowohl, als der Endpunktstation unter einander mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich im Bereiche der Stadt verzweigen werden.

Projectirte Localbahn Belovár — Slavonisch - Verőcze (Virovitica). (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Belovár und Verőcze in Slavonien haben den Ausbau der projectirten Fortsetzung der Localbahn Körös (Križevac)-Belovár, einer Flügelbahn der Linie Budapest — Dombovár — Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume, bis Virovitica (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1895, Vorconcession Post 2) beschlossen. Die effectiven Baukosten dieser 65·52 km langen Bahn sind mit 2,896.200 fl., d. i. mit 44.203 fl. per laufendes Kilometer bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 74.288 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die Höhe der Bausumme für diese keinen nennenswerthen technischen Schwierigkeiten begegnenden Linie ist dadurch motivirt, dass deren Trasse fast durchwegs die Mulden eines Hügelterrains durchquert, ohne ausgesprochene Thalzüge benützen zu können.

Budapester Strassenbahn - Gesellschaft. (Umgestaltung der Linie in der Kerepeser Strasse auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat die Umgestaltung ihrer Linie durch die Kerepeser Strasse, sowie deren Abzweigung zum Ostbahnhof (früher Centralbahnhof) auf elektrischen Betrieb beschlossen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1896), und wird der Umbau bereits nächster Tage beginnen. Aus diesem Anlasse hat die Budapester Communal-Verwaltung im Interesse der ungestörten Continuität des Verkehres der Gesellschaft die Bewilligung ertheilt, im Bereiche der mit der Kerepeser Strasse parallel laufenden Strassenzüge provisorische Geleise für den interimistischen Verkehr mit Pferdebespannung zu legen.

— (Bau der donaurechtsuferseitigen Linie.) Die Budapester Communal-Verwaltung hat in der Frage des Baues der vom Zugliget (Auwinkel) mit Berührung der Margarethen-Brücke längs dem rechtsuferseitigen Quai bis zur Kettenbrücke führenden Linie der Strassenbahn-Gesellschaft entschieden, dass diese Fortsetzung der Linie in der Richtung gegen die Franz Josef-Brücke weder auf der längs dem Burggarten führenden Strasse, noch im Niveau des Ofener Donaucorsos, sondern auf der unteren Quaistrasse zu führen sei (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22). Nachdem die diesbezüglich bisher vorgelegten Pläne den Anforderungen der Communal-Verwaltung nicht entsprechen, hat diese die Ausarbeitung eines auf Unterfahrung der Brücke basirenden neuen Projectes dem eigenen Ingenieuramte übertragen, welchem conform die Gesellschaft zu arbeiten haben wird, wenn sie überhaupt auf die Ausführung dieser Linie reflectiren sollte.

Localbahn Budapest—Szent-Endre. (Einfahrt der Züge bis zum donaurechtsuferseitigen Kettenbrückenkopfe.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat in principieller Zustimmung zum Ansuchen der Direction der Localbahn Budapest (Ó-Buda)—Szent-Endre, die Einfahrt der gesellschaftlichen Züge von Ó-Buda aus auf den Geleisen der den Betrieb der genannten Linie mit Dampfkraft führenden Budapester Strasseneisenbahnen im Weichbilde der Stadt bis zum Kettenbrückenkopfe betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr 22), eine Enquête unter Vorsitz des Staatssecretärs Ladislaus Vörös angeordnet, welche die Zulässigkeit der Ausführung dieses Projectes zu prüfen, sowie auch die Modalitäten des technischen Betriebes festzustellen haben wird.

Localbahn Budapest-Czinkota. (Legung des zweiten Geleises.) Die Direction der Localbahn Budapest-Czinkota, welche von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit Dampfkraft betrieben wird, hat im Interesse der Bewältigung des constant steigenden Verkehres die Legung des zweiten Geleises auf ihrer Betriebslinie beschlossen.

Transdanubische (Westungarische) Localbahnen. (Errichtung eines Verladebahnhofes auf der Strecke Ukk—Sümeg—Tapolcza.) Die Stadtcommune Sümeg (Station der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Ukk-Sümeg-Tapolcza der Transdanubischen [Westungarischen] Localbahnen) hat im Interesse der Ausbeutung eines von der Communal-Verwaltung erschlossenen, ihr eigenthümlich gehörenden Basalt-Steinbruches an die Direction der genannten Localbahn-Gesellschaft das Ansuchen um Errichtung eines Verladebahnhofes an geeigneter Stelle der Strecke gerichtet. Die betriebführende Direction der Staatsbahnen hat nun mit der Gesellschaft diesbezüglich ein Uebereinkommen getroffen, welchem zufolge sie die gewünschte Verladestation mit einem Kostenaufwande von 18.950 fl. unter der Bedingung zu erbauen und einzurichten bereit ist, dass die Localbahn-Gesellschaft ihr diese Summe innerhalb von vier Jahren zurückbezahle.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung von Specialgüterzügen zur Beförderung lebenden Viehes nach Wien-St. Marx.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass sie über Anordnung des königl. ungarischen Handelsministers im Interesse rascherer Beförderung von lebenden Thieren mit der Bestimmung für den Viehmarkt in Wien-St. Marx vom 1. Mai angefangen jede Woche Specialgüterzüge verkehren lassen wird, und zwar vorerst von Kronstadt über Tövis und Arad, von Kocsárd über Grosswardein nach Bruck und von Temesvár nach Marchegg. Mit den neuen Zügen wird die Beförderung um zwei bis elf Stunden rascher bewerkstelligt werden. Gleichzeitig hat der Minister die Direction angewiesen, dass sie die Frage der Beförderung lebender Thiere auch in Hinkunft mit Aufmerksamkeit verfolgen möge, da die durchschnittliche Geschwindigkeit von 16 bis 18 km nicht als die äusserste Grenze der Beschleunigung betrachtet werden könne. In Folge dessen steht eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der mit lebendem Vieh verkehrenden Lastzüge bis zu 25 km per Stunde auf den Hauptlinien bevor.

Ausland.

Deutsches Reich. (Errichtung einer kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz.) In Ausführung des Staatsvertrages zwischen Preussen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 wurde am 1. Februar eine Eisenbahn-Direction errichtet mit dem Sitze in Mainz und der Firma: Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahn-Direction.

Dieser Behörde, welche nach Massgabe der unter dem 15. December 1894 genehmigten Verwaltungsordnung für die Preussischen Staatseisenbahnen verwaltet wird und dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten unmittelbar unterstellt ist, wurden übertragen:

a) für die Zeit bis zum 1. April 1897 Verwaltung und Betrieb der zum Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecken;

b) vom 1. April 1897 Verwaltung und Betrieb der ihr nach Allerhöchster Bestimmung zuzurechnenden, zur gegebenen Zeit bekannt zu machenden Strecken des zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigten preussischen und hessischen Eisenbahnbesitzes.

Mit der Uebernahme der Verwaltung des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens durch die genannte Staatseisenbahn-Direction tritt die derzeitige Privatbahn-Verwaltung ausser Wirksamkeit.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. März bis 1. April.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

26. März, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Leda“, Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio“, Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

30. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis“, Capitän F. Barbarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

31. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan“, Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

31. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Tritone“, Capitän N. Laneve, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. April, um 8 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Stephanie“, Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

26. März, Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
29. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän F. Kossovich,
31. „ Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

28. März, um 11 Uhr Vorm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Ceres“, Capitän P. Ivellich, mit Berührung von Lussinpiccolo, Spalato, Gravosa, Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

Anmerkung. Die Berührung der nationalen Häfen erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

28. „ um 7 Uhr Früh (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Achille“, Capitän P. Marocchini, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

31. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Cleopatra“, Capitän A. Mitis, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

1. April, um 11 Uhr Vormittags (Levante.-Eildampfer), Dampfer „Ettore“, Capitän M. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. April, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator“, Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „ . . . . “, Capitän . . . . . , mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im April 1897.)

Im April 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	April
Liverpool	„Flavian“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	1—10
Gibraltar [1]), London	„Széchényi“	5—15
Rouen	„Szt. László“	5—15
Liverpool	„Samaria“ (Cunard Line)	5—15
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Kálmán Király“	10
Bordeaux	„Jokai“	10—20
New-York	„Scotia“ (Anchor Line)	10—20
London	„Wm. Bailey“	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Palermo“	15—25
Liverpool	„Athenian“	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Nagy Lajos“	25
Algier [1]), Glasgow	„Báthori“	20—30
Liverpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„Petöfi“	25/IV—5 V

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Von	Nach	Dampfer	April
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo“ (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Toledo“	1—10
London	„ „	„Petöfi“	1—10
Liverpool	„ „	„Andalusian“	5—15
London	„ „	„Narva“	10—20
Bordeaux	„ „	„Tibor“	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa“ (Cunard Line)	10—20
Glasgow	Triest, Fiume	„Matlekovits“	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Deák“	20—30
Rouen	„ „	„Zichy“	20—30
Liverpool	„ „	„Egyptian“	20—30
Glasgow	„ „	„Mátyás Király“	20—30
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Szt. István“	20—30
Liverpool	Triest, Fiume	„Marathon“ (Cunard Line)	25/IV—5/V

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate April 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Szápáry“ am 1., „B. Kemény“ am 8., „Rákóczy“ am 15., „Andrássy“ am 22. und „Szápáry“ am 29.;

von Marseille nach Fiume: „Rákóczy“ am 2., „Andrássy“ am 9., „Szápáry“ am 16., „B. Kemény“ am 23. und „Rákóczy“ am 30.

B) Eillinie Fiume—Sicilien—Marseille.

Im Monate April 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Tisza“ am 5., „Adria“ am 12., „Arpád“ am 19. und „Buda“ am 26.;

von Marseille nach Fiume: „Arpád“ am 4., „Buda“ am 11., „Tisza“ am 18. und „Adria“ am 25.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Statistik über die Dauer der Schienen, Erhebungsjahre 1879/93.) Dieselbe ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben worden und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

— (Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen.) Zu dieser Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Frachtberechnung für die Station Pilsen-Skodawerke.

Am 1. April 1897 gelangt die zwischen Pilsen und Tuschkau-Kosolup gelegene Station Pilsen-Skodawerke zur Eröffnung. Diese Station dient nur für die Aufgabe und Abgabe von Frachtgütern der Eisenwerke E. Skoda in Pilsen.

Die Berechnung der Transportgebühren im Verkekre mit dieser Station erfolgt:

a) für Sendungen in der Richtung nach oder von Pilsen transit in der Weise, dass für die Strecke Pilsen—Pilsen-Skodawerke ein Frachtzuschlag von 0·3 kr. pro 100 kg an die von, bezw. nach Pilsen bestehenden normalen oder ermässigten Frachtsätze zugeschlagen wird;

b) für Sendungen in der Richtung nach oder von Eger unter Zugrundelegung der Frachtsätze von oder nach Pilsen ohne den Frachtzuschlag sub a).

Ferner gelangen zur Einhebung:

Für Güter aller Art bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen:

a) nur bei Benützung von der Partei gehörigen Eisenbahnwagen:

von Pilsen-Skodawerke nach		pro 100 kg
α) Pilsen (K.F.J.B.) loco	oder umgekehrt	0·6 kr.
β) Doudlowetz (Industriegeleise der Ziegelfabrik)	oder umgekehrt	1·2 kr.

b) sonst:

von Pilsen-Skodawerke nach		pro 100 kg
α) Pilsen (K.F.J.B.) loco	oder umgekehrt	3·0 kr.
β) Doudlowetz (Industriegeleise der Ziegelfabrik)	oder umgekehrt	4·0 kr.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Pilsen-Skodawerke und Pilsen . . . 3 km
zwischen Pilsen-Skodawerke und Tuschkau-Kosolup . . . . 9 km

Wien, am 27. März 1897. Z. 2780/III. [204]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen nach und von Fehring-Landesgrenze.

Mit 1. Mai 1897 gelangen neue, in Kronenwährung erstellte Kartirungssätze nach und von Fehring-Landesgrenze für den directen Verkehr zwischen den Stationen der Linie Graz—Fehring, der Localbahnen Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg und Gleisdorf-Weiz einerseits und Stationen der königl Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den Dienststellen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen um den Preis von 30 Heller per Stück erhältlich.

Wien, am 27. März 1897. [205]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Ausgabe von directen Fahrkarten I. und II. Classe für Schnellzüge in der Relation Wien (St. E. G. oder K. F. N. B.)—Nagy-Ugrócz via Marchegg.

Mit 15. April 1897 gelangen directe Fahrkarten für Schnellzüge im Verkehre zwischen Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof) und Nagy-Ugrócz via Marchegg zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe, und zwar:

	Schnellzugs-Fahrkarten I. Classe	Schnellzugs-Fahrkarten II. Classe
	Fahrpreise in Kreuzern per Fahrkarte	
Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)—Nagy-Ugrócz via Marchegg—Tót-Megyer—Nagy-Belicz . .	1160	770

Wien, am 27. März 1897. [206]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) und anderen Gefässwagen.

Die in den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandstarifen, Theil II, Heft 1 und 2, Seite 8—9, enthaltenen besonderen Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) und anderen Gefässwagen treten mit 31. März 1897 ausser Kraft.

Vom 1. April 1897 gelten für den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen die einschlägigen Vorschriften des vom gleichen Tage giltigen Nachtrages II zum Tarife, Theil I, Abtheilung B, des Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Wien, am 27. März 1897. [207]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Einführung des Nachtrages V.

Mit 1. April 1897 tritt der Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894 in Kraft.

Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction und sind zum Preise von 0·30 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin erhältlich.

Wien, am 23. März 1897. [208]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Theil II, Heft 3 (früher Heft 4).

Neuer Ausnahmetarif für frisches Obst, Gemüse etc.

Für frisches Obst (ausschl. Südfrüchte), frisches Gemüse, Melonen und Weintrauben gelangen ab 10. April 1897 folgende Frachtsätze, und zwar:

a) bei Aufgabe als Stückgut,
b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief

zur Einführung.

Von	Nach: Berlin Anh., Dresd., Görl., Schles. Bhf.		Breslau Freib. u. O/S. Bhf.		Beuthen O.S.E.		Gleiwitz		Kattowitz		Posen		Ratibor	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Pfennige per 100 Kilogramm													
Cormons (Südb.)	910	754	853	610	802	571	788	562	781	558	1064	*) 730	712	516
Görz (Südb.)	903	751	846	607	795	568	781	559	774	555	1057	*) 727	705	513

*) Giltig vom 15. Mai 1897 ab.

Anmerkung. Die Sätze dieses Ausnahmetarifes finden nur dann Anwendung, wenn dies von den Versendern im Frachtbriefe mit den Worten: „Directer Ausnahmetarif" beansprucht wird.

(Der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Mai 1896 wird hiedurch aufgehoben.)

Wien, am 24. März 1897. [209]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 10. April 1897 tritt der Nachtrag III zum Schlesisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 in Kraft.

Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction und sind zum Preise von 0·80 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau erhältlich.

Wien, am 23. März 1897. [210]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Verlegung des Einführungstermines des I. Nachtrages zum Tarife für obigen Verkehr.

Der vorbezeichnete Nachtrag I, dessen Einführung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 22 vom 23. Februar 1897 auf den 1. April 1897 publicirt wurde, wird erst zu einem späteren, noch zu veröffentlichenden Zeitpunkte in Wirksamkeit treten.

Wien, am 26. März 1897. [211]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Geflügel- und Kaninchen-Ausstellung in Komotau im April 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport der Objecte dieser in den Tagen des 4., 5. und 6. April 1897 zu veranstaltenden Ausstellung gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen rücksichtlich der eigenen Linien die im Tarif-Theile I, Abschnitt C, Ziffer VI und IX/g, für Ausstellungsgüter, bezw. Ausstellungsthiere vorgesehenen Frachtbegünstigungen unter den daran geknüpften Bedingungen mit der Beschränkung, dass die Rücksendung der unverkauft oder unverlost verbleibenden Ausstellungsobjecte an die Aussteller längstens bis 4. Mai 1897 zu bewirken ist.

Ausland.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Neue Kohlen-Ausnahmetarife.) In Folge Gewährung der Sätze des Rohstofftarifes für Brennstoffe werden vom 1. April neue Ausnahmetarife für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaks, Steinkohlencoaksasche, sowie Steinkohlenbriquetts, ferner Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlencoaks, wenn unverpackt (Grudecoaks), Braunkohlenbriquetts (auch Nasspresssteine) in Sendungen von mindestens 10.000 kg im Gruppentarif IV (Directionsbezirke Altona, Hannover und Münster), sowie in den Gütertarifen für den Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen, Nordwestdeutsch-Mitteldeutschen, Oldenburg-Mitteldeutsch und Altonaer, Oldenburg-Nordwestdeutsch und Hessischen und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Verkehr — unter theilweiser Aufhebung der bisherigen gleichartigen Ausnahmetarife — zur Einführung gelangen. Der Frachtberechnung nach den neuen Brennstofftarifen, sei es, dass sie lediglich Sätze des Rohstofftarifes oder auch ältere Ausnahmesätze enthalten, wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Massgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewichte von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Ausgeschlossen von dieser Berechnungsweise bleiben unverpackte Braunkohlencoaks (Grudecoaks). Soweit ältere Ausnahmetarife oder einzelne Ausnahmesätze auf die Sätze des Rohstofftarifes erhöht werden oder ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen, werden die Tariferhöhungen erst zum 1. October 1897 durchgeführt. Bis dahin bleiben die jetzt geltenden niedrigeren Ausnahmefrachtsätze und ihre Anwendungsbedingungen in Geltung. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover.

Schlesisch-Sächsischer Gütertarif. (Aufliegen des Tarifnachtrages III.) Der am 1. April in Kraft tretende Nachtrag III zum Schlesisch-Sächsischen Verbandsgütertarife ist bei den Verkaufsstellen zum Preise von 0·80 Mk. käuflich zu haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
802	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilungen a), b) und c) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes, Theil IV, Heft 1	Bad Reichenhall, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik genannten Tarife, Theil IV, Heft 1, enthaltenen österr. Verbandsstationen oder umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Theil II, Heft A (gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1897 und Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Es bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	Die im vorgenannten Tarife, Theil IV, Heft 1, enthaltenen Frachtsätze der Station Freilassing, erhöht um Mark 0·04 per 100 kg		Im Kartirungswege		
803	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Kohle	Dux-Ladowitz	Dux A.T.E.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B. und k. k. Oe. St.B. vom 1. Jänner 1896	Besteht kein directer Frachtsatz	6 Heller*)		Im Kartirungswege		*) Die jeweilige Schleppbahngebühr vom Schachte beim Uebergange auf die A.T.E. gelangt separat zur Berechnung
804	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Eisenbahn Wien-Aspang und Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 der Waarenclassification des Tarifes, Theil 1			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. *) Nur giltig für Sendungen, rücksichtlich welcher bei der Aufgabe in Barcs der Nachweis erbracht wird, dass dieselben per Bahn oder per Wasser daselbst eingelangt sind	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungarisch-Niederösterreichischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. December 1893	Heller			Im Kartirungswege		
				Gelse	Ebenfurth-Mühle				119	101	18			
				Szt. Mihály-Pacsa	Ebenfurth-Mühle				108	101	7			
				Barcs transit*)	Klein-Schwechat				139	133	6			
				Györvár	Klein-Schwechat				115	111	4			
				Gelse	Klein-Schwechat				115	111	4			
				Kanizsa	Klein-Schwechat				115	111	4			
				Szt. Mihály-Pacsa	Klein-Schwechat				115	111	4			
				Zala-Szt. Iván	Klein-Schwechat				115	111	4			
				Barcs transit*)	Tattendorf				139	136	3			
				Gelse	Tattendorf				115	114	1			
				Kanizsa	Tattendorf				115	114	1			
				Szt. Mihály-Pacsa	Tattendorf				115	114	1			
									incl. Mgb. und Steuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
805	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bánhida	Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf, Grammat-Neusiedl Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Schwechat-Kledering Simmering Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	Heller 46 46 49 49 52 52 54 54 54		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
806	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Dreiachsige Gepäckswagen, sowie zweiachsige gedeckte Güterwagen und Kohlenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow (B.E.B.)	Brünn (K.F.N.B.)	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen (auf eigenen Rädern laufend) bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif bezw. Localtarife	Besteht kein directer Satz	75·5 kr.		Im Kartirungswege		Auf den bezüglichen Frachtdocumenten muss die Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder eine Dienststelle dieser Verwaltung als Empfängerin erscheinen
807	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe II	Rohrbach i. M. (oder vice versa)	Iglau (Oe.N.W.B.) Sigmundsherberg (Oe.N.W.B.) Vlarapass (St.E.G.) Znaim (St.E.G.)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	kr. 74·2 81·5 84·2 53·5		Im Kartirungswege		
808	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile	Dresden-Elbkai	Rózsahegy	Bei Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893	315 Pfennige	195 Pfennige	120 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche für die in Rózsahegy neu zu errichtende Weberei und Spinnerei bestimmt sind
				Schönpriesen-Umschlag					274 Pfennige	154 *) Pfennige	120 Pfennige			
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz					279 Pfennige	159 *) Pfennige	120 Pfennige			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Pfennige					
809	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cementkupfer, pulverförmig	Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Floridsdorf K.F.N.B. Jedlesee Oe.N.W.B. Klosterneuburg-Weidling K.k.St.B. Korneuburg Oe.N.W.B. Nussdorf K.k.St.B. Stadlau St.E.G. Wien II K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Wien Lagerhaus K.k.St.B.	Bei Aufgabe von, resp. bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	178	162 *)	16	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Wien I K.E.B. K.k.St.B.				197	181 *)	16			
					Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B. Wien-Quaibahnhof K.k.St.B.				185	169 *)	16			
					Wien-Matzleinsdorf trs. S.B.				190	172 *)	18			
				Schönpriesen-Umschlag	Floridsdorf K.F.N.B. Jedlesee Oe.N.W.B. Klosterneuburg-Weidling K.k.St.B. Korneuburg Oe.N.W.B. Nussdorf K.k.St.B. Stadlau St.E.G. Wien II K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Wien Lagerhaus K.k.St.B.				173	157 *)	16			
					Wien I K.E.B. K.k.St.B.				192	176 *)	16			
					Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B. Wien-Quaibahnhof K.k.St.B-				180	164 *)	16			
					Wien-Matzleinsdorf trs. S.B.				185	167 *)	18			
				Dresden-Elbkai	Floridsdorf K.F.N.B. Jedlesee Oe.N.W.B. Klosterneuburg-Weidling K.k.St.B. Korneuburg Oe.N.W.B. Nussdorf K.k.St.B. Stadlau St.E.G. Wien II K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G. Wien-Lagerhaus K.k.St.B.				225	191	34			
					Wien I K.E.B. K.k.St.B.				244	210	34			
					Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B. Wien-Quaibahnhof K.k.St.B.				232	198	34			
					Wien-Matzleinsdorf trs. S.B.				237	201	36			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
810	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete	Czernotin-Keltsch	Krasna	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; im Uebrigen Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Gebührentarife für Localbahnen vom 1. Juni 1888	11·1 kr.	8·7 kr.	2·4 kr.	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
18	Nr. 22 vom 23. Februar 1897	613	Oesterr. Nordwestbahn		Mehl und Mahlproducte	Ebenfurth-Mühle	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Mit Giltigkeit ab 15. April d. J. wird der Frachtsatz von 172 Pfennig auf 164 Pfennig pro 100 kg abgeändert	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 22 vom 23. Februar d. J., unter fortl. Nr. 613, bezw. 614, enthaltenen Bedingungen haben auch für die vorstehenden ermässigten Frachtsätze Giltigkeit
19		614						Mit Giltigkeit ab 15. April d. J. wird der Frachtsatz von 135 Pfennig auf 127 Pfennig pro 100 kg abgeändert	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. Wien, 1. April 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahn und der Finanzen dem Bezirksausschusse in Neubistritz, als Concessionär der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 18. December 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 17 ex 1895) bildenden Localbahn von Neuhaus nach Neubistritz, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma (deutsch): „Localbahn Neuhaus-Neubistritz“ (böhmisch): „Místní dráha Jindřichův Hradec—Nová Bystřice“ mit dem vorläufigen Sitze in Wien ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Chrasterhof nach Lissa a. d. Elbe.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Mühlenbesitzer Johann Koštiř in Kačov im Vereine mit Ferdinand Waltz, Bürgermeister in Neu-Benatek, und Dr. Josef Katz, Advocat in Neu-Benatek, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Chrasterhof nach Lissa a. d. Elbe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. Februar 1897. Z. 16.728/I ex 1896.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Beneschau nach Neweklau und von da über Selčan nach Březnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bezirksausschusse in Beneschau im Vereine mit der Stadtvertretung in Beneschau, dem Bezirksausschusse und der Stadtvertretung Neweklau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Beneschau nach Neweklau und von da über Selčan nach Březnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. Februar 1897. Z. 1369/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von Aussig oder Türmitz abzweigende, die Orte Tellnitz, Nollendorf, Königswald und Tissa berührende, nach Peterswald führende Localbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister in Aussig Dr. Franz Ohnsorg im Vereine mit Alwin Köhler, Bezirksobmann in Aussig, und Franz V. Nitsch, Obmann des Gewerbevereines in Aussig, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von Aussig oder Türmitz abzweigende, die Orte Tellnitz, Nollendorf, Königswald und Tissa berührende, nach Peterswald führende Localbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. März 1897. Z. 859/I.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Der Umstand, dass dem Interessenten die ministerielle Entscheidung zur Einsicht- und Abschriftnahme Seitens der verständigenden Behörde zukam und erst über sein Ansuchen eine Abschrift des bezüglichen Erlasses, jedoch ohne Datum und Zahl, übermittelt wurde, kann als Mangel des Administrativverfahrens nicht angesehen werden.

2. Durch den projectsgemäss ausgeführten Bau von Durchlässen ist allen Interessenten gegenüber ein neuer Rechtszustand hergestellt, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat; nachgefolgte Veränderungen der Sachlage könnten nur insoweit den Eisenbahn-Verwaltungen allein zur Last fallen, als die Veränderungen durch sie allein bewirkt worden wären, nicht aber auch dann, wenn bei ungeänderten Verhältnissen des Bahnbetriebes sich Herstellungen im Interesse Dritter als nothwendig erweisen.

3. Die Eisenbahnbehörde ist, im Falle als eine Herstellung im Interesse ebensowohl der Eisenbahn-Unternehmung als dritter Betheiligter sich als wünschenswerth darstellt, berechtigt, auszusprechen, dass die Kosten der Herstellung von der Eisenbahn-Verwaltung „nicht allein" zu tragen seien; der Versuch, die Angelegenheit gütlich beizulegen, liegt im freien Ermessen der entscheidenden Behörde.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Gemeinde Eger gegen die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums vom 26. August 1895, Z. 44.530, betreffend Kosten von Eisenbahnüberfahrten, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Die Behauptung der Beschwerde, als sei das Intimat der angefochtenen Entscheidung „officiell" überhaupt nur an die General-Direction der königl. bayerischen Eisenbahnen gerichtet gewesen, ist actenwidrig, denn die angefochtene Entscheidung stellt sich allerdings ihrem Texte nach als eine an die genannte General-Direction gerichtete Zuschrift dar, wurde aber der Statthalterei in Prag „zur entsprechenden Verständigung der Interessenten" übermittelt, so dass an der Absicht des Handelsministeriums, sämmtlichen Interessenten eine Enunciation zukommen zu lassen, ein vernünftiger Zweifel nicht möglich ist, die Entscheidung also auch „officiell" an die beschwerdeführende Gemeinde gerichtet ist, wie denn auch das Intimat derselben sich im Texte unmittelbar an die beschwerdeführende Gemeinde wendet.

Thatsächlich richtig ist, dass der die angefochtene Entscheidung vermittelnde Statthalterei-Erlass der beschwerdeführenden Gemeinde durch die Bezirkshauptmannschaft Eger zunächst „zur Einsichtnahme und eventuell zur Abschriftnahme gegen Rückschluss" und erst über Ansuchen der Gemeinde in einer eigenen, für sie bestimmten schriftlichen Ausfertigung zukam, dass ferner diese schriftliche Ausfertigung das Datum und die Zahl des die angefochtene Entscheidung enthaltenden Erlasses des Handelsministeriums nicht enthielt; allein es ist schlechterdings unerfindlich, welchen Einfluss diese Vorgänge auf die Rechtslage der beschwerdeführenden Gemeinde hätten nehmen können, und sie sind daher — wenn man überhaupt eine Abweichung vom hergebrachten Amtsgebrauche, welche weder gegen eine Norm, noch gegen den Zweck des Administrativverfahrens verstösst, einen Mangel nennen kann — gewiss nicht geeignet, das Verfahren wegen Verletzung wesentlicher Formen als mangelhaft im Sinne des § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, erscheinen zu lassen.

In der Sache selbst ist zunächst auf das vom Vertreter der beschwerdeführenden Gemeinde bei der commissionellen Verhandlung gestellte Begehren zurückzugehen.

Dasselbe lautet:

„Seitens der Stadtgemeinde Eger wird gebeten, aus öffentlichen Rücksichten der Bahnhofgemeinschaft Eger aufzutragen, die Erbreiterung der Güterstrassenüberbrückung im Objecte A und B . . . . . durchzuführen."

„Um Irrungen vorzubeugen, erwähne ich ausdrücklich, dass ich die Erbreiterung der Güterstrassenüberbrückungen auf Kosten des Gemeinschaftsbahnhofes begehre, weil es sich um eine von der Bahnhofgemeinschaft errichtete und dem öffentlichen Verkehre nicht entsprechende Anlage handelt, und die Erbreiterung nicht wegen der Vergrösserung der Stadt allein, sondern hauptsächlich wegen der Anlage und Situirung des Frachten- und Kohlenbahnhofes, zu welchen diese Durchlässe die einzige Verbindung bilden, nothwendig wird."

Hierauf stellten die Vertreter der Bahnhofgemeinschaft die Pflicht derselben zur Erbreiterung der Durchlässe in Abrede und erklärten:

„Sollte die Stadtgemeinde Eger die Erweiterung der Durchlässe durchführen wollen, so wäre die Bahnhofgemeinschaft nicht abgeneigt, diese bauliche Ausführung zu gestatten und ganz und gar auf Kosten der Stadtgemeinde Eger selbst zu bethätigen."

Der Vertreter der Gemeinde erwiderte, „er müsse darauf beharren, dass die Bahnverwaltungen zur Erweiterung auf ihre Kosten verpflichtet seien . . . . . ., auf das Anerbieten der Gestattung der Erbreiterung der Ueberbrückung auf Kosten der Gemeinde könne und wolle er selbstverständlich nicht reagiren."

Hierauf entschied das Handelsministerium dahin, dass das Ansuchen der Stadtgemeinde Eger, die Bahnhofgemeinschaft zur Ausführung der gedachten Herstellung *auf deren alleinige Kosten zu verhalten* „mangels einer gesetzlichen Handhabe zu diesem Antrage" abgewiesen wird.

Weiter heisst es in dem betreffenden Erlasse des Handelsministeriums:

„Im Hinblicke darauf, dass der gesteigerte Strassenverkehr eine Aenderung des Bestandes des Durchlasses in hohem Grade wünschenswerth erscheinen lässt, wird der Stadtgemeinde Eger . . . . . . empfohlen, sich mit der Bahnhofgemeinschaft hinsichtlich der Reconstruction des in Rede stehenden Objectes auf Kosten der Strassenverwaltung ins Einvernehmen zu setzen. Hiebei muss jedoch bemerkt werden, dass die Güterstrasse auch den Verkehr zum Güterbahnhofe der Bahnhofgemeinschaft vermittelt und demnach bis zu einem gewissen Grade auch den Bahnen ein Antheil an der Steigerung des Strassenverkehres beizumessen ist."

„In Berücksichtigung dieses Umstandes, sowie in Anbetracht dessen, dass die rasche und anstandslose Abwicklung des Verkehres auf der genannten Strasse auch für die Bahnanstalten von wesentlichem Interesse ist, wird . . . . . . den an der Bahnhofgemeinschaft betheiligten Bahnverwaltungen . . . . . . nahegelegt, durch eine angemessene Betheiligung an der Kostentragung den Umbau dieses Projectes zu fördern."

Gegen die vorstehend citirte Entscheidung erhebt die Beschwerde in erster Linie den Einwand, dass sie die seit Jahren angestrebte Abhilfe gegen die Gefahren,

welche durch die beiden zu engen Durchlässe hervorgerufen werden, nicht gewähre.

Diese Einwendung ist vor Allem darum nicht stichhältig, weil die Gemeinde ihrem bei der commissionellen Verhandlung gestellten Petite gemäss die Abhilfe, d. i. die Beseitigung des gefahrdrohenden Zustandes — ohne dass die Kosten hiefür auch zur Gänze der Bahnhofgemeinschaft auferlegt worden — nicht verlangte, dann aber auch darum nicht, weil das Handelsministerium gar nicht berufen gewesen wäre, über Leistungen für andere als Eisenbahninteressen zu entscheiden, wenn diese Leistungen nicht Eisenbahn-Verwaltungen, sondern andere Factoren treffen sollen, und höchstens die Bahnen hätte verhalten können, gewisse Herstellungen an ihrem Eigenthume zu dulden, wozu kein Anlass vorlag, weil sich einerseits die Bahn erboten, die Herstellungen auf fremde Kosten sogar vorzunehmen, andererseits Niemand zur Vornahme dieser Herstellungen bereit war.

Wenn nun das Handelsministerium innerhalb seiner Competenzgrenzen aussprach, dass die Eisenbahn-Verwaltungen die Kosten der Erweiterung der Durchlässe nicht allein zu tragen haben — und nur dieser Theil der Enunciation des Handelsministeriums ist eine Entscheidung im technischen Sinne — so war diese rein negative Entscheidung gewiss begründet.

Denn es ist unbestritten, dass die jetzt zu erweiternden Durchlässe in ihrer dermaligen Weite consensmässig bestehen.

Durch Errichtung dieser Durchlässe hatten aber die Eisenbahn-Verwaltungen ihrer gesetzlichen Verpflichtung, namentlich auch in Bezug auf den durch den Eisenbahnbau unterbrochenen Zug der Güterstrasse, genügt und ihrerseits das Recht erworben, auf den erbauten Eisenbahnen den Transport zu betreiben (§ 9 lit. d und § 10 lit. c, Absatz 3 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes).

Durch den projectgemäss ausgeführten Bau der Durchlässe war sonach allen Interessenten gegenüber ein neuer Rechtszustand hergestellt, welcher für alle künftigen Veränderungen die Basis und den Ausgangspunkt zu bilden hat, und von dem daher auch nicht mehr einfach abgesehen werden kann, wenn es sich um die Frage handelt, welche rechtlichen Consequenzen aus späteren, der Errichtung der Durchlässe nachgefolgten thatsächlichen Umständen abzuleiten sind.

Derlei nachgefolgte Veränderungen der Sachlage könnten vielmehr nur dann und insoweit den Eisenbahn-Verwaltungen allein zur Last fallen, als die Veränderungen durch sie allein bewirkt worden wären, nicht aber auch dann, wenn auch bei ungeänderten Verhältnissen des Bahnbetriebes sich Herstellungen im Interesse Dritter als nothwendig ergeben.

Dies trifft aber im vorliegenden Falle zu.

Bemerkte doch der Vertreter der beschwerdeführenden Gemeinde bei der commissionellen Verhandlung selbst, dass die Erbreiterung der Durchlässe „nicht wegen der Vergrösserung der Stadt allein“ — also gewiss doch auch wegen dieser Vergrösserung, wenn nicht hauptsächlich wegen derselben — „nothwendig wird“. Damit erscheint die Disposition der angefochtenen Entscheidung gerechtfertigt.

Derselben wird von der Beschwerde allerdings auch zum Vorwurfe gemacht, dass sie zu wenig disponire. Die Verweisung der Parteien auf ihr gegenseitiges Einvernehmen sei keine Entscheidung.

Auch dieser Vorwurf ist ganz unbegründet.

Die mehrfach citirte Aeusserung des Vertreters der beschwerdeführenden Gemeinde bei der commissionellen Verhandlung führt die Nothwendigkeit der Erweiterung der Durchlässe zurück:

1. auf die Vermehrung des Verkehres überhaupt (Vergrösserung der Stadt Eger);
2. auf die Vermehrung des Verkehres in Folge der Situation des Kohlen- und Frachtenbahnhofes.

Der erste Grund kann, wie dargethan wurde, für eine Verpflichtung der Bahnverwaltung überhaupt keine Handhabe geben; der zweite kann den Bahnverwaltungen auch nur indirect, weil sie eine Strasse aussergewöhnlich benützen und daher die Erbreiterung derselben verursachen, nicht aber direct, weil sie Eigenthümer der Durchlässe sind, zugerechnst werden.

Die Ermittlung eines Antheiles der Bahnverwaltungen an den Kosten der Erweiterung aus diesem Anlasse und die Auferlegung der Entrichtung dieses Kostenantheiles konnte also gewiss vom Handelsministerium competenter Weise nicht ausgesprochen werden.

Das Processmaterial, so weit es von der beschwerdeführenden Gemeinde beigebracht wurde, gab also zu einer anderen, als der vom Handelsministerium gefällten Entscheidung keine Grundlage. Ein Anlass zu einer solchen hätte allenfalls in der Behauptung des Vertreters der Handels- und Gewerbekammer erblickt werden können, welcher die Nothwendigkeit der Erweiterung der Durchlässe nicht nur der Steigerung des Verkehres auf der darunter führenden Strasse, sondern auch dem intensiveren Betriebe und der Vermehrung der Geleise auf den darüber führenden Bahnen zuschrieb. Dass aber diese von der Gemeinde nieht aufgestellte, übrigens auch nicht substantiirte Behauptung nicht sofort zum Anlasse einer officiösen Vervollständigung des Verfahrens gemacht wurde, lag, zumal angesichts des gleichzeitigen Versuches, die Angelegenheit gütlich beizulegen, wohl im freien Ermessen des Handelsministeriums (§ 3, lit. e, des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876), und es fehlt insbesondere der Gemeinde die Legitimation zur Bemängelung der Entscheidung aus diesem Grunde (§ 5 codem).

Hienach erwies sich die Beschwerde in allen Punkten als unbegründet und musste abgewiesen werden.

(Erkenntniss vom 2. December 1896, Z. 6468. — E.-M.-Z. 1485/I.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Senftenberg-Rokitnitz. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 15. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Gemeindevertretung der Stadt Rokitnitz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Senftenberg der Linie Geiersberg—Königgrätz der Oesterr. Nordwestbahn nach Rokitnitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 3292/I.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Linie Reichenberg — Tannwald — Schumburg: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reichenberg hat die politische Begehung hinsichtlich der Beschwerde des Ziegeleibesitzers Ignaz Schwarzbach wegen der Beschädigung seines Grundstückes Parcelle 937/1 durch die Wassermassen, welche durch den Durchlass in km 2·6/7 fliessen, anberaumt. [E.-M.-Z. 4457.]

Bahnverbindung Urfahr—Linz mittelst einer zweiten Donaubrücke. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. Februar die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des Projectes einer Bahnverbindung Urfahr—Linz mittelst einer zweiten Donaubrücke die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 3002/I.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Localbahn Radautz-Frassin: Variante km 37·4: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. Jänner die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Detailprojectes für die Endstrecke der Localbahn Radautz-Frassin, d. i. von km 37·3/4 bis zum Endpunkte in Frassin, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Festsetzung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 15.848/I ex 1896.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Bauconsensertheilung für Herstellungen in den Stationen Wien und Simmering.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines eisernen Pufferbockes im Eilgut-Abgabsmagazine am Bahnhofe in Wien, ferner für die Herstellung einer Geleiseverbindung, Auswechslung einer 4·42 m D. Drehscheibe gegen eine solche von 5·37 m D., sowie Herstellung von Wasserabzugscanälen und Entwässerungsschächten in der Hauptwerkstätte in Simmering ertheilt. [E.-M.-Z. 2497/IV.]

— (Schleppbahn zur Fabrik der Firma Eduard Kordina & Co. in Brünn: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über eine Schleppbahn zur Parquettenfabrik des Eduard Kordina & Co. unter Abzweigung von der zur Brünner Stearin-, Kerzen- und Seifenfabrik führenden Industriegeleiseanlage der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2412/IV.]

— (Linien Wien—Bodenbach und Stadlau—Marchegg: Signalhütten für mehrere Wächterhäuser.) Für die Errichtung von gemauerten oder hölzernen Signalhütten bei den Wächterhäusern Nr. 5 a/n, 6/n, 7/n, 8/n und 9/n der Strecke Stadlau—Gerasdorf, sowie bei den Wächterhäusern Nr. 1/s bis 4/s und 6/s bis 18/s der Strecke Stadlau—Marchegg wurde der Bauconsens ertheilt. [10. März, Z. 2498/IV.]

— (Linie Wien—Bruck a/L.: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Kellers in der Station Grammat-Neusiedl.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Herstellung eines oberirdischen Kellers für zwei Parteien in der Station Grammat-Neusiedl der Linie Wien—Bruck a/L. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4538/IV.]

— (Linie Kralup—Welwarn: Vergrösserung des Wächterhauses in der Ladestelle Volovic.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Wächterhauses in der Ladestelle Volovic der Linie Kralup—Welwarn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4562/IV.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschwerden gegen deutsche Eisenbahn-Verwaltungen.) Gegen deutsche Eisenbahn-Verwaltungen sind bei dem Reichs-Eisenbahnamte im Jahre 1896 aus dem Publicum im Ganzen 61 Beschwerden eingelaufen; davon beziehen sich 22 auf die Verkehrsordnung, 21 auf die Tarife, 8 auf den Fahrbetrieb und 10 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 6, als unbegründet abgelehnt 15 und auf den Rechtsweg verwiesen 1. In 5 Fällen war die Zuständigkeit des Reiches nicht begründet, in 2 Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 32 Beschwerden wurden an die zunächst zuständigen Landes-Aufsichtsbehörden oder an die Eisenbahn-Verwaltungen zur Erledigung abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 25 Eisenbahn-Verwaltungen.

— (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November 1896.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1896 folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. November die 17·729 km lange Strecke Gramenz—Bublitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig mit dem vorläufigen Endbahnhofe Bublitz für den öffentlichen Verkehr; bis auf den Haltepunkt Bublitz-Stadtwald, welcher nur für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet wird, sind die an dieser Bahnstrecke gelegenen Stationen Grünewald, Zechendorf und Bublitz für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Gütern und lebenden Thieren eingerichtet; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und schwerwiegenden Fahrzeugen ist ausgeschlossen; die 17·9 km lange Theilstrecke Lemgo—Barntrup der Linie Lage—Hameln im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr; von den an dieser Strecke gelegenen Verkehrsstellen wird der Haltepunkt Vogelhorst und die Haltestelle Bega nur für den Personen- und Gepäckverkehr, die Haltestelle Farmbeck und der Bahnhof III. Classe Barntrup für den Personen- und Gepäckverkehr, den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen mit der Einschränkung eingerichtet, dass die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, lebenden Thieren in Wagenladungen und Grossvieh in einzelnen Stücken auf der Haltestelle Farmbeck ausgeschlossen ist, weil sich auf derselben keine Rampe befindet; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen ist auf sämmtlichen Verkehrsstellen ausgeschlossen; die Theilstrecke Lemgo—Barntrup ist der Betriebsinspection 2 in Hameln, sowie der Verkehrsinspection daselbst zugetheilt; die Entfernungen der Verkehrsstellen betragen ab Lage: Lemgo 8·5 km, Vogelhorst 12·7 km, Dörentrup 16·7 km, Farmbeck 19 km, Bega 21·3 km und Barntrup 26·4 km; die 25·48 km lange Strecke Schönebeck—Blumenberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche am 8. October für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde, für den Gesammtverkehr; an dieser Strecke liegen die Zwischenstationen Altenweddingen, Bahrendorf, Schwaneberg und Welsleben; unterstellt ist dieselbe der Betriebsinspection 3, der Verkehrsinspection 1 und der Maschineninspection zu Magdeburg; ferner die 10·06 km lange Nebenbahnstrecke Georgenthal—Reinhartsbrunn (Fortsetzung der Nebenbahn Fröttstädt-Friedrichroda) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen- und Güterverkehr mit der Haltestelle Schönau-Ernstroda (4·60 km), dem Bahnhofe Friedrichroda (8·97 km) und dem Haltepunkte Reinhardsbrunn (10·06 km); die Haltestelle Schönau-Ernstroda und der Bahnhof Friedrichroda besitzen die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut in Wagenladungen und lebenden Thieren, der Bahnhof Friedrichroda dient ausserdem zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen; der Haltepunkt Reinhardsbrunn ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet; gleichzeitig wurde der am Endpunkte der bestehenden Bahn Fröttstädt-Friedrichroda gelegene alte Bahnhof Friedrichroda für den öffentlichen Verkehr geschlossen; am 8. November die Theilstrecke Gross-Lübars—Magdeburgerforth der Jerichower Kreisbahnen mit den für den unbeschränkten Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eingerichteten Haltestellen Truppenübungsplatz, Dörnitz und Magdeburgerforth für den öffentlichen Verkehr; am 14. November die Theilstrecke Hildesheim—Clauen der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn mit den Stationen Hildesheim, Bavenstedt, Hönnersum, Hüddessum, Rautenberg, Clauen-Zuckerfabrik und Clauen-Dorf für den Güterverkehr; am 16. November die 6·22 km lange Theilstrecke Schivelbein—Simmatzig der Nebenbahn Schivelbein-Polzin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin mit der Haltestelle Simmatzig für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; am 26. November die 50·50 km lange Nebenbahn Triebsees-Greifswald, welche in Greifswald und Grimmen an die kgl. Preussischen Staatseisenbahnen und in Triebsees an die grossherzogl. Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn anschliesst, für den Gesammtverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Tribsees (Anschlussstation), Stremlow (4·48 km), Deyelsdorf (6·56 km), Grammendorf (8·95 km), Zarnekow (10·35 km), Voigtsdorf (13·75 km), Strelow (15·77 km), Borgstedt (19·89 km), Nietlipp (22·56 km), Grimmen (24·78 km), Grimmen Schützenplatz (26·68 km), Hohenwarth (30·70 km), Bremerhagen (33·94 km), Horst bei Greifswald (38·98 km), Petershagen (42·31 km), Steffenshagen (45·08 km), Wackerow (48·33 km) und Greifswald (50·55 km); die Stationen Deyelsdorf, Zarnekow, Strelow, Nietlipp und Petershagen sind für den Stückgutverkehr nicht eingerichtet; Fahrzeuge, zu deren

Ver-, bezw. Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden nur in Greifswald, Grimmen und Tribsees angenommen und ausgeliefert; die im § 50, B 2 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bezeichneten Gegenstände werden zur Beförderung als Expressgut nicht angenommen; die Betriebsführung ist vertragsmässig der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Stettin übertragen; ferner am 28. November die 13·4 km lange Kleinbahn Cöthen-Radegast, welche in Cöthen Anschluss an das kgl. preussische Staatsbahnnetz besitzt, für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen ab Cöthen: Cöthen Grossbadegast (3·4 km), Libehna (5·7 km), Prosigk (7.3 km), Gnetsch (10·3 km) und Radegast (13·4 km); die Stationen sind sämmtlich für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eingerichtet; Fahrzeuge sind ausgeschlossen; die Frankirung der Güter nach den Stationen dieser Kleinbahn ist nur bis zur Staatsbahnstation Cöthen zulässig; die von der Kleinbahn kommenden Sendungen werden so behandelt, als wenn dieselben in Cöthen (Staatsbahnhof) zur Aufgabe gelangt wären; die Leitung des Betriebes erfolgt durch die Verwaltung der Cöthener Kleinbahn in Cöthen.

— (Schiedsgericht für den Bezirk der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz.) Nach einer Bekanntmachung des Reichsversicherungsamtes vom 1. Februar ist die kgl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction in Mainz auch als Ausführungsbehörde im Sinne des § 2 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885 bestimmt worden. Auf Grund des § 46, Abs. 3 des Unfallversicherungsgesetzes (§ 1 des Ausdehnungsgesetzes) bestimmt das Reichsversicherungsamt im Einvernehmen mit den betheiligten Landes-Centralbehörden als Sitz des Schiedsgerichtes für den Bezirk dieser Eisenbahn-Direction die Stadt Mainz.

Preussen. (Abänderung von Stationsnamen.) Die Station Brakel bei Driburg an der Bahnstrecke Altenbeken—Holzminden im Directionsbezirk Münster i. W. führt fortan die Bezeichnung „Brakel Kr. Höxter" und die Station Dratzig an der Bahnstrecke Rogasen—Dratzig im Directionsbezirke Bromberg fortan die Bezeichnung „Dratzigmühle".

— (Kleinbahnprojecte.) In der letzten Sitzung des Kreistages des Kreises Trebnitz wurde beschlossen, zum Bau der Kleinbahn Breslau-Trebnitz-Prausnitz der bauenden Firma Schneege & Co. in Posen den im Kreise Trebnitz erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, ferner, falls aus den Ueberschüssen der Betriebseinnahmen der Bahn das Baucapital sich nicht mit 4 pCt. verzinsen sollte, zur Deckung dieses Fehlbetrages durch 10 Jahre für die Zinsen von 700.000 Mk. bis zu 4 pCt. = 28.000 Mk. aufzukommen. Die Kleinbahn, welche eine Gesammtlänge von etwa 40 km haben wird, soll den ganzen Kreis Trebnitz von Süden bis Norden in einer Ausdehnung von 25 km durchschneiden.

Der Kreis Dramburg beabsichtigt, eine vollspurige Kleinbahn von Dramburg nach Deutsch-Krone zu bauen.

Vom Landkreise Halberstadt wird der Bau einer vollspurigen Kleinbahn von Osterwiek nach Hornburg geplant.

Ein Comité beabsichtigt, eine 8 km lange Kleinbahn von Cleve nach Emmerich zu bauen.

— (Staatshilfen bei Kleinbahnen.) Durch Gesetz vom 3. Juni 1896 wurde der Staatsregierung unter Anderem die Ermächtigung ertheilt, zur Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Oldenburg i. Holstein nach Heiligenhafen durch Uebernahme von Actien die Summe von 550.000 Mk. zu verwenden. Die Bedeutung dieser Linie liegt in der Möglichkeit des Anschlusses der Insel Fehmarn an das festländische Eisenbahnnetz. Die Kreis Oldenburger Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, ihr bisheriges Unternehmen dadurch zu erweitern, dass nicht blos die Bahn von Oldenburg nach Heiligenhafen gebaut wird, sondern dass auch eine Kleinbahn von einem geeigneten Punkte dieser Bahn bis zum Fehmarnsund unter Ueberschreitung des Fehmarnsundes mittelst einer Dampftrajectsanstalt, welche die Ueberführung von Kleinbahnwagen ermöglicht, sowie eine Kleinbahn vom Fehmarnsund über Burg und Petersdorf nach Orth gebaut wird, und dass ferner die Fähranstalten am Fehmarnsund nebst Zugehör, sowie die Fährgerechtigkeit vom Staate gegen eine Entschädigung von 100.000 Mk. übernommen werden. Gemäss der Bedingung, welche an die Betheiligung des Staates an dem Bau der Eisenbahn Oldenburg-Heiligenhafen geknüpft ist, soll der Kreis Oldenburg verpflichtet sein, durch Aufbringung des erforderlichen Anlagecapitals in Stammactien an der beschlossenen Erweiterung des Kreis Oldenburger Eisenbahnunternehmens sich zu betheiligen. Die Erfüllung dieser Bedingung erscheint gesichert. Der Kreis Oldenburger Eisenbahn-Gesellschaft ist daher staatsseitig auch für das Kleinbahnunternehmen eine Betheiligung durch Uebernahme von Stammactien der Gesellschaft in der Höhe von einem Viertel des Anlagecapitals ohne die Kosten des Grunderwerbes in Aussicht gestellt; ferner ist der Gesellschaft für die Uebernahme der Fähranstalten am Fehmarnsund nebst Zugehör eine staatliche Entschädigung von 100.000 Mark bei dem Uebergange des Betriebes, welcher nicht vor Beginn des Baues der Kleinbahn verlangt werden kann, sowie die Ueberlassung der Fährgerechtigkeit zugesichert, jedoch unter der Bedingung, dass der Kreis Oldenburg für die Aufrechterhaltung des Fährbetriebes die Gewähr übernimmt. Die Kosten des Kleinbahnunternehmens sind auf 1,080.000 Mk. veranschlagt. Die Provinz Schleswig-Holstein wird sich an dem Kleinbahnunternehmen in der Weise betheiligen, dass sie dem Kreise Oldenburg ein zinsfreies, mit 1·5 pCt. jährlich zu tilgendes Darlehen von einem Viertel der nachgewiesenen Anlagekosten ohne Grunderwerb bis zum Höchstbetrage von 295.000 Mk. gewährt.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Kohlenzufuhr nach Berlin.) Im Jahre 1896 sind an Kohlen auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen (abzüglich des Versandts) in Berlin eingeführt worden: 1,635.135 t Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks und 877.228 t Braunkohlen und Braunkohlenbriquetts. Gegen das Vorjahr ergibt dies eine Zunahme von 208.410 t Steinkohle und 80.128 t Braunkohle.

An der Steinkohlenzufuhr waren betheiligt:

Schlesien . . mit	1,151.605 t	(gegen 1,084.840 t im Vorjahre)
Sachsen . . „	8.279 t	(„ 10.475 t „ „)
Westphalen . „	146.870 t	(„ 100.909 t „ „)
England . . „	328.381 t	(„ 230.501 t „ „)

während an der Versorgung Berlins mit Braunkohlen theilgenommen haben:

das Inland . mit	774.486 t	(gegen 686.598 t im Vorjahre)
das Ausland „	102.742 t	(„ 110.502 t „ „)

In dem Berichtsjahre betrug die Gesammtzufuhr an Steinkohlen und Braunkohlen gegen das Vorjahr mehr 288.538 t.

Der Empfang der nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Stationen abzüglich des Versandts betrug 224.365 t Steinkohle (darunter 109.477 t oberschlesische Steinkohle) und 123.563 t Braunkohle.

Württemberg. (Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten in der Finanzperiode 1897/99.) Dem ständigen Ausschuss ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten-Verwaltung in der Finanzperiode 1897/99 zugegangen.

Nach derselben sollen bestimmt werden:

1. für die Güterbahn von Untertürkheim nach Kornwestheim, dritte und letzte Rate . . . . 1,550.000 Mk.
2. für die Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Lindau, zweite Rate 1,600.000 „
3. für die Herstellung eines zweiten Geleises der Bahnstrecke Bietigheim—Jagstfeld mit Erweiterung der Zwischenstationen und gleichzeitiger Ausführung eines Rangirbahnhofes bei Heilbronn als fünfte Rate . . . . 900.000 „
4. für die Herstellung eines zweiten Geleises
   a) auf der Bahnstrecke Waiblingen—Schorndorf, erste Rate . . . . 500.000 „
   b) auf der Bahnstrecke Plochingen—Tübingen, erste Rate . . . . 700.000 „
5. für sonstige Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen, und zwar:
   für die Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt, fünfte und letzte Rate . . . 325.000 „
   für den Bau einer neuen Locomotivwerkstätte in Esslingen mit Zufahrtsgeleise und 10 Beamten- und Arbeiterwohngebäuden, unter Wegfall der projectirten kleineren Betriebswerkstätte in Bietigheim, zweite Rate . . . . 1,600.000 „
   für die Verstärkung des Oberbaues der Hauptbahnstrecke Mühlacker — Ulm, zweite Rate . . . . 1,430.000 „

für die theilweise Verlegung der Bahn zwischen den Stationen Plochingen und Reichenbach	120.000 Mk.
für die Erweiterung des Bahnhofes Zuffenhausen, erste Rate	100.000 „
für die Erweiterung der Geleise auf dem Bahnhof Esslingen	240.000 „
für die Erweiterung des Bahnhofes Hall	250.000 „
für die Erweiterung der Station Lorch	130.000 „
für die Erbauung von Kanzleigebäuden in Stuttgart, erste Rate	300.000 „
für die Erbauung einer Betriebswerkstätte in Mühlacker und zweier Wohngebäude daselbst	140.000 „
für die Erbauung von Dienstwohngebäuden	
in Göppingen	93.000 „
in Geislingen	75.000 „
Ulm, erste Rate	100.000 „
Rottweil, erste Rate	100.000 „
6. für die Erbauung von weiteren Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart als vierte Rate	800.000 „
7. für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen	2,850.000 „

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts. (Verwaltungsrath.) Von Seiten des niederösterreichischen Landesausschusses wurde an Stelle des aus dem Landesausschusse ausgeschiedenen Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Moriz Weitlof Professor Franz Richter auf Grund des § 29 der Gesellschaftsstatuten in den Verwaltungsrath der Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts delegirt.
[E.-M.-Z. 4132/I.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LVIII. Stückes.) Das am 26. März herausgegebene LVIII. Stück enthält unter

Nr. 3042: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 18. März 1897, Z. 41.486, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem bayerischen Regierungsbezirke Niederbayern.

Nr. 3043: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 24. März 1897, Z. 27.278, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3044: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 21. März 1897, Z. 5338, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens der Klauenthiere in der Eisenbahnstation Nepolokoutz.

Nr. 3045: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 21. März 1897, Z. 5389, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus dem rumänischen Districte Doljiu.

Nr. 3046: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 23. März 1897, Z. 3601, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus einigen politischen Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des LIX. Stückes.) Das am 27. März herausgegebene LIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3047: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 23. März 1897, Z. 4651, betreffend das Einfuhrverbot für Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine aus dem Küstenlande.

Nr. 3048: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 27. Februar 1897, Z. 18.216/I, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen im Bezirke Bosnisch-Dubica.

Nr. 3049: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 17. März 1897, Z. 34.911/I, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen in den Bezirken Srebrenica und Zvornik.

Nr. 3050: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 16. März 1897, Z. 35.326, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen im Bezirke Cazin.

Nr. 3051: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 26. März 1897, Z. 28.059, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3052: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 23. März 1897, Z. 10.565, betreffend die Bestimmung der Station Jamnitz als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 3053: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 23. März 1897, Z. 4891, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus Böhmen.

— (Inhalt des LX. Stückes.) Das am 29. März herausgegebene LX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3054: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 24. März 1897, Z. 5730, betreffend die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes für Schafe, Ziegen und Schweine aus den rumänischen Districten Bakau, Covurlui und Neamtzu.

Nr. 3055: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. März 1897, Z. 46.618, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3056: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. März 1897, Z. 46.243, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3057: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. März 1897, Z. 44.832, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheinbruchstation Ebmath.

Nr. 3058: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 27. März 1897, Z. 3615, betreffend den Viehverkehr mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3059: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 27. März 1897, Z. 3656, betreffend den Viehverkehr aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3060: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 26. März 1897, Z. 11.135, betreffend die Beschränkungen des Viehverkehres mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3061: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 26. März 1897, Z. 6046, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3062: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 25. März 1897, Z. 10.303, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3063: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 26. März 1897, Z. 11.296, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3064: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 27. März 1897, Z. 6164, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus einigen Bezirken des Occupationsgebietes.

Nr. 3065: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 27. März 1897, Z. 6243, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus der Bukowina.

Nr. 3066: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 25. März 1897, Z. 6327, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXI. Stückes.) Das am 30. März herausgegebene LXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3067: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 26. März 1897, Z. 8758, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. März d. J. in Anerkennung vieljähriger treuer und belobter Dienstleistung dem Unterbeamten der Oesterreichischen Staatsbahnen Locomotivführer Josef Reiff das silberne Verdienstkreuz mit der Krone und dem Oberwerkmanne der Oesterreichischen Staatsbahnen Albin Mrkvička das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat den Generaldirectionsrath der Oesterr. Staatsbahnen i. P. Otto Gebauer zum Verwaltungsrathe der Actiengesellschaft Eisenbahn Marienbad-Karlsbad ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines neuen Gütertarifes.

Am 1. April 1897 tritt für die normalspurigen Linien der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen ein neuer Binnen-Gütertarif (Theil II) in Kraft.

Der an Stelle des Tarifes vom 1. Jänner 1893 nebst Nachträgen tretende neue Tarif enthält unter Anderem:

1. im Abschnitte F ermässigte Frachtsätze der Specialtarife I, II, III und der Nebenclasse A2, sowie des Ausnahmetarifes 1 (Holz) für Entfernungen von 1 bis 50 km;
2. die Aufnahme der Artikel Erden, Kartoffeln, sowie Rüben, Brennstoffe und Holz des Specialtarifes III in den Rohstofftarif (Ausnahmetarif 2);
3. einen neuen Ausnahmetarif 6 für Stein- und Braunkohlen von den Sächsischen und Sachsen-Altenburgischen Kohlenversandt-Stationen;
4. für die auf österreichischem Gebiete gelegenen sächsischen Stationen Frachtsätze in Hellern (Kronenwährung).

Der bisherige Ausnahmetarif 4 für Steinnussspäne ist mit Rücksicht auf die inzwischen erfolgte Declassification dieses Artikels weggefallen.

Ferner konnten beseitigt werden:

Der Ausnahmetarif 7 a (Steinkohlen) theilweise, die Ausnahmetarife 7 b (Braunkohlen) und 8 (Steine des Specialtarifes III), als nicht mehr erforderlich, dagegen vollständig.

Der am 15. Februar 1897 in Kraft getretene Ausnahmetarif für feuchte Stärke bleibt nebenher bis auf Weiteres in Wirksamkeit.

Mit dem neuen Tarife treten bedeutende Frachtermässigungen und nur geringfügige Frachterhöhungen ein. Letztere erlangen erst am 15. Mai 1897 Giltigkeit.

Abdrücke des neuen Tarifes können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 24. März 1897. [212]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss) Preuss. Staatsb.

Einführung des Nachtrages VII.

Zum Tarife vom 1. Jänner 1893 tritt am 1. April 1897 der Nachtrag VII in Kraft, der unter Anderem für Entfernungen bis 50 km ermässigte Frachtsätze für Güter der Specialtarife enthält.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 25. März 1897. [213]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des IV. Nachtrages zu den vom 1. August 1896 giltigen reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehre.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 gelangt der vorbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Insoweit Erhöhungen der Fahrpreise sich ergeben, gelangen die neuen Fahrpreise erst mit Giltigkeit vom 10. Mai 1897 zur Einhebung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie im Wege der Stationen zum Preise von 5 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 29. März 1897. [214]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

1. Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses in Bubna (St. E. G.),
2. Berichtigung der Reexpeditions-Gruppennummern.

In dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.) für den obbezeichneten Verkehr sind nachstehende Aenderungen und Berichtigungen vorzunehmen:

1. Unter „C. Tabelle, betreffend die zulässigen Einlagerungen, bezw. Reexpeditionen", Seite 11, ist die Bezeichnung des Lagerhauses „Bubna, Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft" in „Bubna (St.E.G.), öffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum" abzuändern.
2. In der vorbezeichneten Tabelle ist ferner auf Seite 11 und 12 in der Rubrik „die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist zulässig im Verkehre nach" für die Lagerhäuser (Lagermagazine, Waarenmagazine und Reexpeditionsstationen) Wien, dann für Innsbruck, Feldkirch, Bregenz und für Konstanz die Reexpeditions-Gruppennummern „XX" einzustellen und für Linz an Stelle der Gruppennummern „VI—XIV" zu setzen: „VI—XII, XIV".

Unter „D. Tarif-Tabellen, Schnitttafel B", Seite 20 und 21, ist bei den Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen Mengen W.B. und Sigmaringen W.B. die Gruppennummer „IX" auf „VI", bei Pfüllendorf W.B. die Gruppennummer „VI" auf „IX" und bei Pfüllendorf B.B., Station der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen die Gruppennummer „XX" auf „IX" abzuändern. Bei Darmstadt Hauptbahnhof M.N.B., Station der Main-Neckar-Bahn, ist an Stelle der Gruppennummer „XX" zu setzen: „—".

Wien, am 26. März 1897. [215]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Aenderung der Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen.

Mit 15. Mai 1897 treten die im Tarif-Theile II, Heft 1, für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. September 1896 auf Seite 34 und 35 unter „E“ enthaltenen „Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen“ ausser Kraft und gelangen an deren Stelle vom erwähnten Termine ab die mittelst Nachtrages II vom 1. April 1897 zu dem vom 1. März 1896 giltigen Tarif-Theile I, Abth. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg und den Niederlanden andererseits eingeführten „Bestimmungen über die Benützung von Kesselwagen“ zur Anwendung.

Wien, am 30. März 1897. [216]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung der Gepäcks- und Eilgut-Expedition in der Haltestelle Grobelno.

Am 1. April 1897 wird in der auf der Linie Wien—Triest zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen gelegenen Haltestelle „Grobelno“ die Gepäcks- und Eilgut-Expedition activirt.

Wien, am 15. März 1897. [217]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eilgut-Auf- und Abgabe in der Haltestelle Darkau.

Vom 1. Mai 1897 ab wird die zwischen den Stationen Lonkau und Karwin gelegene Haltestelle Darkau für den Eilgut-Auf- und Abgabedienst eingerichtet.

Für die Frachtberechnung gelten in nach, bezw. von der Richtung Oderberg die Frachtsätze der Station Lonkau — nach, bezw. von der Richtung Zsolna die Frachtsätze der Station Karwin.

Budapest, am 27. März 1897. [218]

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc.

Tarif vom 1. Jänner 1892.

Einführung eines Nachtrages 6.

Mit 15. April 1897 tritt zum rubricirten Tarife ein Nachtrag 6 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn und für die Station Langenbruck der Südnorddeutschen Verbindungsbahn;
2. Aenderung von Stationsnamen.

Dieser Tarifnachtrag kann von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 29. März 1897. [219]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Stierschauen Niederösterreichs im Jahre 1897. (Transportbegünstigung.) Aus Anlass der im Jahre 1897 an verschiedenen Orten Niederösterreichs stattfindenden Stierschauen gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen rücksichtlich ihrer eigenen Linien für den Transport der zur Ausstellung gelangenden Stiere die im Tarif-Theile I, Abschnitt C, Ziffer IX g, für Ausstellungsthiere vorgesehenen Begünstigungen unter den hiefür festgesetzten Bedingungen mit der weiteren Massgabe, dass die Rücksendung der unverkauft verbleibenden Ausstellungsthiere an die Aussteller spätestens vier Wochen nach Schluss der betreffenden Stierschau zu bewirken ist.

Geschäftsthätigkeit des Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Jahre 1896.

Die nachstehende Zusammenstellung gibt ein Bild, in welchem Umfange das Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von dem Publicum im Jahre 1896 in Anspruch genommen wurde.

Jahr	Auskunftsertheilung							Billetausgabe					
	Personenverkehr		Güterverkehr					Anzahl der ausgegebenen					
	mündliche	schriftliche	mündliche	schriftliche Parteieingaben	die schriftlichen Eingaben enthielten Anfragen	zur Beantwortung der Anfragen erforderliche Calculationen	Totale der Anfragen	gewöhnlichen Billets und Jahreskarten	Fahrscheinhefte und fixen Rundreisebillets	Totale	Coupons an Reisebureaux: Cook and Son	Gaze and Son	Stangen
	Anfragen												
1896	29.042	1252	5118	2337	17.614	29.364	53.026	5369	7832	13.201	50.030	8.980	80
1895	29.154	954	4786	2184	13.481	24.766	48.375	5111	8141	13.252	52.580	11.069	90
pro Jahr 1896 +	.	298	332	153	4.133	4.598	4.651	298	.	.	.	.	.
pro Jahr 1896 —	112	.	.	.	.	.	.	.	309	51	2.550	2.089	10

Im Durchschnitte waren somit täglich 147 Parteianfragen zu beantworten.

Das Auskunftsbureau verfügt über eine Tarifsammlung, welche am Schlusse des Jahres 1896 ausser den Sammelwerken für Frankreich, Spanien und Russland

794 Personentarife mit 814 Nachträgen und
2168 Gütertarife „ 4016 „ somit in
Summa . . 2962 Tarife mit 4830 Nachträgen umfasste.

[E.-M.-Z. 2373/III.]

Ausland.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Schiedsgerichtliche Entscheidung des Centralamtes.) Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport, in seiner Eigenschaft als Schiedsgericht gemäss Art. 57, Ziffer 3, des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 und der Verordnung des schweizerischen Bundesrathes vom 29. November 1892, hat in seiner Sitzung vom 22. Februar 1897 über den nachstehenden Streitfall verhandelt.

Die Parteien, die Belgischen Staatsbahnen und die Württembergischen Staatsbahnen, waren übereingekommen, die schiedsgerichtliche Entscheidung des Centralamtes anzurufen. Die Thatsachen des Streitfalles sind die folgenden:

Ein Wagen frischer Aepfel in loser Schüttung ist Donnerstag den 10. October 1895 in Tongres, Station der Niederländischen Staatsbahn (auf belgischem Gebiete), als Frachtgut zur Beförderung nach Stuttgart Hauptbahnhof aufgegeben worden. Abgegangen von Tongres Donnerstag den 10. October, kam der Wagen am gleichen Tage in Ans, Station der Belgischen Staatsbahn, an, wo er, um 5 Uhr 25 M. Abends an diese Verwaltung überwiesen, von derselben weiterbefördert und an die elsass-lothringische Verwaltung in Gouvy am Samstag den 12. um die neunte Stunde übergeben wurde. Der Wagen kam in Stuttgart mit Verspätung an, welche eine vom Empfänger verlangte Expertise zur Folge hatte, um den Zustand des Gutes festzustellen; da durch diese Expertise eine Beschädigung constatirt und die Verspätung von der abliefernden Verwaltung anerkannt wurde, so wurde dem Adressaten eine Entschädigung von 250 Mk. ausgezahlt, deren Uebernahme die General-Direction der Württembergischen Staatseisenbahnen bei den am Transporte betheiligt gewesenen Eisenbahnen pro rata der auf die einzelnen Strecken entfallenden Verspätung mit Circularschreiben vom 20. Juli 1896 beantragte, d. i. für die Belgische Staatsbahn 19 Mk. 23 Pfg. für eine Verspätung von 6 Stunden. Diese letztere Verwaltung bestritt, dass die Forderung begründet sei, und behauptete, dass die von ihr anzusprechende Lieferfristquote am Sonntag den 13. October um die vierte Stunde endige und daher auf Grund des belgischen Gesetzes, nach welchem die Beförderung am Sonntage ruht, und nach § 6, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen des internationalen Uebereinkommens und Ziffer IV der Zusatzbestimmungen zu Art. 14 des Reglements für den Belgisch-Deutschen Verkehr im Zusammenhange mit der Bestimmung des drittletzten Absatzes des § 10 der Ausführungsbestimmungen des internationalen Uebereinkommens, um 24 Stunden zu verlängern sei; dass in Folge dessen die Lieferfristen der übernehmenden Verwaltungen erst nach Ablauf der der Belgischen Staatsbahn zugetheilten Gesammtfrist beginnen, also von Montag den 14. October um die vierte Stunde an.

Nachdem das Schiedsgericht von den verschiedenen Actenstücken und den vorstehend angeführten Thatsachen Kenntniss genommen und constatirt hat, dass nach Uebereinkunft der Parteien das Centralamt darüber entscheiden soll, ob unter den gegebenen Verhältnissen die Belgische Staatsbahn den Sonntag als Zuschlag zu der ihr zugetheilten Lieferfrist beanspruchen kann oder nicht, hat sich dasselbe gemäss Artikel 57, Ziffer 3, des internationalen Uebereinkommens für competent erklärt und folgende schiedsgerichtliche Entscheidung getroffen:

In Betracht, dass die Verwaltung der Württembergischen Staatseisenbahnen von derjenigen der Belgischen Staatsbahnen Vergütung eines Betrages von 19 Mk. 23 Pfg. als Antheil an der dem Empfänger für die nach verspäteter Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation festgestellten Beschädigung gezahlten Entschädigung von 250 Mk. verlangt;

in Betracht, dass die Belgische Staatsbahn bestreitet, dass diese Forderung begründet sei, indem sie sich auf den letzten Absatz des § 6 der Ausführungsbestimmungen des internationalen Uebereinkommens und Ziffer IV der Zusatzbestimmungen zu Art. 14 des Reglements für den Belgisch-Deutschen Verkehr in Verbindung mit dem drittletzten Absatz des § 10 der Ausführungsbestimmungen des internationalen Uebereinkommens beruft und behauptet, dass die Zuschlagsfrist, welche für die Unterbrechung der Beförderung während des Sonntags festgesetzt ist und auf welche sie nach dem belgischen Gesetze Anspruch habe, ihr zugeschieden werden müsse;

in Betracht jedoch, dass, um den Anspruch auf diese Zuschlagsfrist geltend machen zu können, die Belgische Staatsbahn noch in dem Augenblicke im Besitze des Gutes hätte sein müssen, an welchem die Zuschlagsfrist wirksam zu werden begonnen hätte;

in Erwägung, dass aus den vorgelegten Actenstücken hervorgeht, dass die belgische Verwaltung das Gut, das den Gegenstand des Streitfalles bildet, am Samstag den 12. October um die neunte Stunde an die Elsass-Lothringische Bahn übergeben hat;

dass bei dieser Sachlage kein Grund besteht, der Belgischen Staatsbahn die Zuschlagsfrist zuzuweisen, die aus der Unterbrechung der Beförderung auf belgischem Gebiete während des Sonntags hervorgehen konnte, und dass die Weigerung, aus diesem Grunde ihren Antheil an der Entschädigung zu tragen, nicht begründet ist:

Aus diesen Gründen

wird entschieden:

1. Die Belgische Staatsbahn behauptet zu Unrecht, dass die Zuschlagsfrist für den Sonntag zu ihren Gunsten sei, nachdem sie vor Beginn derselben das Gut an die ihr nachfolgende Verwaltung übergeben hatte;

2. Mittheilung von dieser Entscheidung ergeht an die Verwaltungen der Belgischen und Württembergischen Staatseisenbahnen.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport Nr. 3 ex 1897.]

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Staatsbahn-Gruppen-Gütertarif V; neue Nachträge.) Am 1. April kommen der Nachtrag 3 zum Heft 1 und der Nachtrag 7 zum Heft 2 des obengenannten Tarifes zur Einführung.

Dieselben enthalten, und zwar

zu dem Heft 1

Aenderungen und Ergänzungen, insbesondere die geänderte Fassung des Umkartirungstarifes;

zu dem Heft 2

ausser bereits früher veröffentlichten Tarifmassnahmen, als:

a) Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art auf den Stationen Dallgow und Lautenthal;
b) Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) durch Aufnahme der Artikel Gascoaks, Holzkohlen, Holzkohlenbriquetts, Torf, Torfkohle und Holz des Specialtarifes III;
c) Einführung der Ausnahmetarife 4c für Rübenerde zum Düngen und 12 für feuchte Stärke, und
d) Einführung des anderweiten Ausnahmetarifes 6 für Brennstoffe (Steinkohlen u. s. w. und Braunkohlen u. s. w.)

Bestimmungen über die Milchbeförderung zwischen Längwitz und Ilmenau, sowie zwischen Mäbendorf-Albrechts und Suhl, neue Entfernungen von und nach den Stationen Benkendorf, Kauerwitz, Droyssig, Groitzschen, Holleben-Bauchlitz, Lemnitzhammer, Molau, Osterfeld, Regierungsbezirk Merseburg, Schkölen und Weickelsdorf des Directionsbezirkes Erfurt, Grüna, Peissen und Woltersdorf bei Luckenwalde des Directionsbezirkes Halle, Bandau und Uchtspringe des Directionsbezirkes Magdeburg, anderweite ermässigte Entfernungen zwischen mehreren älteren Stationen der Gruppe V und Berichtigungen.

Ferner gelangen in Folge Einführung der östlichen Staatsbahntaxen (auf Entfernungen bis 50 km) auf den westlichen Staatsbahnstrecken

a) der Ausnahmetarif 3a für Chlorkalium u. s. w.;
b) die Sätze des Ausnahmetarifes 5b für gebrannte Steine von Gross-Behnitz und Rathenow nach Dallgow;
c) mehrere Frachtsätze der Ausnahmetarife 5c für gebrannte Steine und 5d für gebrannte Mauersteine

zur Aufhebung.

Aus dem gleichen Anlasse gelten die Ausnahmetarife 5f für Basalt-Pflastersteine und 5g für Basalt-Schotter im Verkehr von der Station Salzungen künftig erst bei Entfernungen von 51 km ab.

Abzüge der Nachträge sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Am 1. Mai 1897 tritt durch die Verlegung der Bahnstrecke Freilassing—Hammerau für die Stationen Hammerau, Piding und Bad Reichenhall im Verkehre mit einzelnen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen eine Erhöhung der Entfernungen um 1 km ein.

Die genauen Entfernungen für Hammerau, Piding und Bad Reichenhall finden im IV. Nachtrage zum Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welcher voraussichtlich am 20. April 1897 mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 ab zur Ausgabe gelangen wird, Aufnahme.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Aufhebung des Tarifes, Theil II, 2. Heft [Verkehr mit V. S. B.] vom 1. August 1895.) Am 31. Mai 1897 tritt der vorbezeichnete Tarif in seinem ganzen Umfange ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
811	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Requisiten b) Fahrbetriebsmittel	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3. 19. Localbahn Nusle-Modřan enthaltenen Stationen	Čerčan-Píšely, Modřan, Radotín, Dobřichowitz und Řewnitz	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. für die Localbahn Modřan—Čerčan mit der Abzweigung Měchenitz-Dobřis bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn, bezw. die Localbahnverwaltung als Empfängerin zu figuriren hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. ö. W. pro 100 kg ad b) 50% Nachlass von den normalen Frachtgebühren, unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km und eines Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der auf die vorbezeichnete Bau-, bezw. Localbahnunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
812	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein in Fässern oder in Reservoir-, resp. Cisternenwagen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen b) 10.000 kg }	Branzoll, Station der Südbahn-Gesellschaft	Bludenz, Buchs, Feldkirch, Frastanz, Nendeln, Nenzing, Schaan-Vaduz, Strassenhaus	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der Ausnahmetarife für Wein etc. im Oesterr.-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehre, giltig vom 1. October 1886	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Ausnahmetarife für Wein etc. im Oesterr.-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehre, giltig vom 1. October 1886	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 217·2 b) 184·8		Im Kartirungswege		
					Bregenz, Dornbirn, Götzis, Hohenems, Lauterach, Lindau, Rankweil, Schwarzach					a) 221·2 b) 188·8				
					Hard-Fussach, Lustenau					a) 224·0 b) 192·2				
					St. Margrethen					a) 227·2 b) 193·8				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
813	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Frisches Fleisch, todtes Geflügel, frisches Obst, Eier und Butter	Felsö-Eör	Wr.-Neustadt	Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Es bestehen keine directen Frachtsätze		Heller inclus. Mgb. und ungar. Steuer 176		Im Kartirungswege		
					Baden-Frachtenbahnhof					204				
					Hetzendorf					213				
			Frisches Fleisch, todtes Geflügel, frisches Obst und Eier		Wr.-Neustadt	Bei Aufgabe als Frachtgut von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				143				
					Baden-Frachtenbahnhof					167				
					Hetzendorf					175				
			Butter		Wr.-Neustadt					171				
					Baden-Frachtenbahnhof					198				
					Hetzendorf					207				
			Frisches Fleisch, todtes Geflügel, frisches Obst, Eier und Butter		Meidling	Bei Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen				525				
814	Südbahn-Gesellschaft		Pferde	Nagy-Gorica	Cormons, Görz, Ronchi S.B., Rubbia-Savogna und Sagrado	Beförderung in vollen Wagenladungen als Frachtgut. Im Uebrigen gelten für die nebenstehenden Transporte die einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	7 Kronen 33 Heller inclusive ungar. Steuer per Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens	Verschieden	Im Kartirungswege		
815	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Chamottesteine, Chamotteziegel, Mauerziegel, feuerfeste Ziegel, Chamottemörtel, Chamottemehl, Chamottespeise, Thon, roh, und feuerfester Thon b) Cylindrische Gasretorten aus Chamotte, Chamotterohre und Chamottemuffeln	Halbstadt (St.E.G.) loco	Steyr	Bei Frachtzahlung: ad a) mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; ad b) mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 86·6		Im Kartirungswege		
					Rosenau					89·6				
					Waidhofen a. d. Ybbs					90·6				
					Rottenmann					98·6				
					Knittelfeld					106·5				
					Judenburg					107·6				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										In Mark				
816	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	Radzionkaugrube	Troppau Nordbahnhof via Schönbrunn	Unter Aufrechthaltung der im nebenbezeichneten Ausnahmetarife vom 1. April 1896 enthaltenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach der Station Troppau Nordbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, giltig vom 1. April 1896	0·446	0·419	0·027	Im Kartirungswege		
				Karten-Centrum-grube					0·427	0·397	0·030			
				Beuthen O.S.E.					0·415	0·386	0·029			
				Hohenzollerngrube					0·418	0·388	0·030			
				Gleiwitz					0·375	0·344	0·031			
				Zabrze					0·395	0·361	0·034			
				Zabrze Coaksanstalt					0·405	0·368	0·037			
				Sämmtl. Schächten der Königin Louise-grube					0·405	0·368	0·037			
				Schmiederschacht					0·405	0·372	0·033			
				Clara- und Valentin-schacht der Wolf-ganggrube					0·405	0·375	0·030			
				Gutehoffnung-Zink-hütte					0·409	0·379	0·030			
				Köhlerschacht der Lythandragrube					0·411	0·381	0·030			
				Aschenbornschacht der Gottessegen-grube, Hugo-zwanggrube					0·413	0·383	0·030			
				Brandenburggrube					0·407	0·375	0·032			
				Ludwigsglück					0·395	0·364	0·031			
				Ludwigsglückgrube					0·396	0·366	0·030			
				Borsigwerk					0·405	0·372	0·033			
				Bobrek					0·405	0·379	0·026			
				Morgenroth					0·405	0·379	0·026			
				Paulusgrube					0·413	0·383	0·030			
				Redensblickschacht der Florentine-grube					0·440	0·410	0·030			
				Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathilde-grube					0·418	0·386	0·032			
				Königshütte O.S.					0·425	0·394	0·031			
				Sämmtl. Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube					0·425	0·394	0·031			
				Bahnschacht der Gräfin Lauragrube					0·433	0·401	0·032			
				Deutschlandgrube					0·420	0·390	0·030			
				Cleophasgrube					0·416	0·386	0·030			
				Kattowitz					0·405	0·377	0·028			
				Laurahütte, Ficinus-schacht					0·425	0·394	0·031			
				Chassieschacht der Fannygrube					0·427	0·397	0·030			
				Richterschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II.					0·429	0·399	0·030			
				Maxgrube					0·433	0·401	0·032			
				Karolinengrube O.S.E.					0·415	0·386	0·029			
				Waterloo-, Ferdi-nandsgrube, Alfredschacht der Karolinegrube					0·415	0·386	0·029			
				Karolinegrube R.O.U.E.					0·425	0·394	0·031			
				Fürstin Pauline-schacht					0·424	0·394	0·030			
				Georggrube					0·418	0·386	0·032			
				Wildensteinsegen-grube (Grund-mannschacht)					0·418	0·388	0·030			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										In Mark				
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht)	Troppau Nordbahnhof via Schönbrunn	Unter Aufrechthaltung der im nebenbezeichneten Ausnahmetarife vom 1. April 1896 enthaltenen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach der Station Troppau Nordbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, giltig vom 1. April 1896	0·424	0·392	0·032	Im Kartirungswege		
				cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)					0·418	0·388	0·030			
				cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)					0·424	0·394	0·030			
				Myslowitz, Myslowitzgrube					0·425	0·397	0·028			
				Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube					0·435	0·408	0·027			
				Marthaschacht der Carlssegengrube					0·444	0·412	0·032			
				Imielin					0·455	0·423	0·032			
				Susannaweiche (Jakobgrube)					0·416	0·386	0·030			
				Emanuelsegen					0·415	0·381	0·034			
				Nikolai					0·375	0·344	0·031			
				Bradegrube, Augustensfreudegrube					0·365	0·331	0·034			
				Orzesche					0·365	0·324	0·041			
				Lazisk, Gottmitunsgrube					0·365	0·337	0·028			
				Margarethenschacht d. Gottmitunsgrube					0·372	0·342	0·030			
				Martha Valescagrube					0·372	0·342	0·030			
				Trautscholdsegengrube					0·372	0·342	0·030			
				Beatenglück, Hoymgrube, Redengrube					0·284	0·256	0·028			
				Czernitz, Charlottegrube					0·275	0·249	0·026			
				Emmagrube					0·302	0·273	0·029			
817	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenbahn-Güterwagen, zweiachsige, auf eigenen Rädern laufend, im beiläufigen Gewichte von je: a) 5000 kg b) 5500 kg c) 6500 bis 7000 kg	Stauding transito (für Sendungen von Nesselsdorf)	Granica transito (für Sendungen an die Lodzer Eisenbahn und Warschau-Wiener Eisenbahn)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897		a) 16 Gulden b) 17 Gulden c) 18 Gulden pro Wagen		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Eisenbahn-Personenwagen, dreiachsige, auf eigenen Rädern laufend, im beiläufigen Gewichte von je: a) 15.000 kg b) 16.000 kg c) 16.500 kg							a) 32 Gulden b) 33 Gulden c) 34 Gulden pro Wagen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
818	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Leer retourgehende Bierfässer	Krakau Troppau Weisskirchen	Karwin	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Zahlung der Fracht nach dem factischen Gewichte. Auflieferung in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 46·8 26·8 32·4		Im Kartirungswege		
819	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Jungbunzlau Kolin	Nimburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	kr. 6·2 5·0		Im Kartirungswege	Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen	Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
820	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Innsbruck	Ala	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	69 Kronen pro Wagen	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei Aufgabe der Sendungen zu entrichten
821	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Frisches Fleisch, Eier und todtes Geflügel als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg / 10.000 kg pro Wagenladung auf einen Frachtbrief	Dédéaghadje, Station der Orientalischen Eisenbahnen	Passau transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 24 im Heft III vom 1. Jänner 1895 des Tarifes für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Heft III vom 1. Jänner 1895 des Tarifes für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Besteht kein directer Frachtsatz	10·45 Francs Gold 8·58 Francs Gold		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
20	Nr. 98 vom 29. August 1896	1401	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr. Reichsgrenze ins Ausland mit Gestattung der Reexpedition in einer Zwischenstation behufs Raffinirung daselbst	Mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis 31. August 1897 ist in der Rubrik 5, 6. Zeile zwischen „Linien“ und „soweit“ einzuschalten: „mit Ausnahme der Localbahnen Dolina-Wygoda und Tarnopol-Kopyczyńce dann“	
						rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896 Heft 1, Abschnitt A und B, und Heft 2, Abschnitt A angeführten Linien, soweit nicht für bestimmte Strecken (ad III) besondere Frachtsätze angeführt sind			
21	Nr. 142 vom 10. December 1896	2367	Böhmischen Nordbahn		Braunkohle	Bodenbach trs.	Grund-Georgenthal Niedergrund	Die Rubrik 8 hat vom 1. April 1897 zu lauten: Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
35	Nr. 25 vom 2. März 1897	650	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Steine der Pos. 8–57 des Tarif-Theiles I	Pola Dignano Canfanaro	Budapest S.B.	Der in der Rubrik 10 veröffentlichte Frachtsatz von 91 kr. ö. W. ist auf 91·5 kr. ö. W. zu berichtigen	
36	Nr. 25 vom 2. März 1897	650	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Steine der Pos. 8–57 des Tarif-Theiles I	Pola Dignano Canfanaro	Wien (Matzleinsdorf)	In Rubrik 6 ist nach „Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen“ zu setzen: Das Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	
						Pola Dignano Canfanaro	Budapest S.B.		
						Pola Dignano Canfanaro	Graz		
					Steine, bearbeitete, der Pos. 8–59 des Tarif-Theiles I	Pola	Wien (Matzleinsdorf) Budapest S.B. Graz		

Lieferungs-Ausschreibung.

Auf den bestehenden Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist die Lieferung und Aufstellung von **neuen Eisenbrücken** im Gesammtgewichte von rund 420 t und die Herstellung von **Brückenverstärkungen** mit rund 550 t Neumateriale im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Zu diesen Brückenarbeiten ist weiches Martineisen-Materiale zu verwenden.

Die Vergebung erfolgt theils nach Einheitspreisen per 100 kg Gewicht, theils nach Pauschalpreisen mit Berücksichtigung des Auf- oder Abgebotes.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Special-Beschaffungsbureau der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens **27. April 1897, 12 Uhr Mittags**, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien eingereicht werden.

Wien, im März 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Liste von Spediteuren.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. **Wien. 3. April 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 19. März 1897, Z. 1375/IV, an sämmtliche österreichische Bahnverwaltungen, betreffend Erläuterungen zu den die Ausrüstung und Situirung von Wegschranken betreffenden Anordnungen.

Mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 10. April 1894, Z. 9421 ex 1893, wurde angeordnet, dass die an den Niveaukreuzungen der Eisenbahnen mit Strassen und Wegen aufgestellten Zugschranken mit automatischen Läutewerken auszurüsten sind. Ferner wurde die Minimalentfernung der Schlagbäume von der Aussenkante des nächsten Schienenstranges bei jenen Schrankenanlagen, welche neu errichtet werden, oder bei welchen eine Umänderung stattfinden soll, mit 3·0 m festgesetzt.

Nachdem jedoch aus den zufolge des citirten Erlasses von den Bahnverwaltungen vorgelegten Berichten hervorgeht, dass über die Art der Durchführung der getroffenen Anordnungen sehr abweichende Anschauungen bestehen, so wird in weiterer Ausführung des angeführten Erlasses noch Nachstehendes verfügt:

1. Alle Zugschranken, also auch die sperrbaren, wenn letztere zur Zeit grösserer Frequenz unversperrt bleiben, müssen mit automatischen Läutewerken versehen werden. Ausnahmen hievon sind nur gestattet bei Zugschranken, welche von ihrem Motor aus übersehen werden und von demselben weniger als 50·0 m entfernt sind, so dass zwischen Wächter und Fuhrwerk eine Verständigung durch Zuruf möglich ist; ferner bei Zugschranken an Rampen, welche nur von Fussgängern benützt werden; letztere Rampen müssen aber, falls sie breiter als 2·0 m sind, durch besondere Barrièrestöcke gegen den Fuhrwerksverkehr verlässlich gesichert sein.
2. Die kürzeste Vorläutedauer, d. i. der Zeitraum zwischen dem Beginne des Vorläutens und dem Beginne des Niedergehens der Schlagbäume, wird bei eingeleisigen Bahnen mit 25 Secunden, bei zweigeleisigen Bahnen mit 30 Secunden festgesetzt. Hiebei wird angenommen, dass die Entfernung der beiden Schlagbäume bei eingeleisigen Bahnen 8 m und bei zweigeleisigen Bahnen 12 m, die grösste Fuhrwerkslänge 12 m und die Vorwärtsbewegung der Fuhrwerke 0·8 m per Secunde beträgt.

   Sollte mit Rücksicht auf örtliche Verhältnisse, auf die Länge der die Rampe benützenden Fuhrwerke und die Fahrgeschwindigkeit derselben sich eine grössere Vorläutedauer als erforderlich ergeben, so ist bei neu zu errichtenden Zugschranken gelegentlich der Localverhandlungen die nothwendige Vorläutedauer im Commissionsprotokolle festzusetzen.
3. Die zur Verwendung kommenden Läutewerke dürfen eine willkürliche Verkürzung der Vorläutedauer oder die gänzliche Aufhebung des Vorläutens durch unberufene Personen nicht gestatten und sollen mit Doppelschlägern ausgestattet werden.
4. Die Umstellung der Schlagbäume eines bestehenden Zugschrankens auf die durch den eingangs citirten Erlass fixirte Minimalentfernung vom nächsten Schienenstrange ist nur dann zulässig, wenn bei demselben im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ein Vorläutewerk angebracht ist, bezw. wird, und wenn der Umstellung nicht etwa besondere, die Entfernung der Schlagbäume betreffende Commissionsbestimmungen entgegenstehen.
5. Wenn ein Wächter mehrere Zugschranken zu bedienen hat, müssen die Motoren derselben möglichst nahe neben einander aufgestellt werden, um eine rasche Bedienung derselben zu ermöglichen.

Die geehrten Verwaltungen werden nunmehr eingeladen, ein Verzeichniss sämmtlicher mit Zugschranken versehenen Rampen ihrer Linien bis Ende Mai l. J. vorzulegen, in welchem nebst der Angabe, ob der Zugschranken bereits mit einem automatischen Läutewerke ausgerüstet ist oder nicht, auch der Abstand der beiden Schlagbäume in der Rampenachse, die grösste Länge der landesüblichen Fuhrwerke, welche auf der betreffenden Rampe verkehren, die Vorläutedauer und die Kosten der Umstaltung der Schranken, resp. der Anbringung der Vorläutewerke zu ersehen sind.

Bei jenen Schranken, welche nicht mit Vorläutewerken versehen werden sollen, ist dies näher zu begründen. Weiters sind die Constructionszeichnungen und die Beschreibung des in Aussicht genommenen Vorläutesystems unter Nachweisung, dass dasselbe der im Punkt 3 gestellten Bedingung entspricht, dem Vorlageberichte anzuschliessen und in diesem das Programm über die Vertheilung der Kosten auf mehrere Jahre näher zu entwickeln.

Wien, am 19. März 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 11. März 1897,*) betreffend die Errichtung einer k. k. Viehsalz-Verschleissniederlage in Prag, Bahnhof Smichov.

In Prag, Bahnhof Smichov, wird mit 1. April 1897 eine k. k. Viehsalz-Verschleissniederlage errichtet, aus welcher Viehsalz im Sinne des Gesetzes vom 23. December 1896, R.-G.-Bl. Nr. 237, und der Verordnung vom gleichen Datum, R.-G.-Bl. Nr. 238, um den ermässigten Preis von 5 fl. per 100 kg unverpackt ab Magazinswaage ausgefolgt werden wird.

Biliński m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. März 1897, Z. 4662/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 15. März ist im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers vom kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, die im eigenen Betriebe stehende und theilweise seit längerer Zeit, theilweise aber am 2. December 1896 eröffnete schmalspurige Localbahn Belišce-Noskovci (Slavonische Drauthalbahn) in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilung im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entgegengenommen, der Liste der Eisenbahnen Ungarns beigefügt:

15. die schmalspurige Localbahn Belišce-Noskovci

und hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des obgenannten Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 24. März d. J. Kenntniss gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monate vom Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens an gerechnet (Art. 58, Abs. 2).

Wien, am 30. März 1897.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe vom Universitätsplatze in Salzburg nach Maxglan mit einer Abzweigung nach Leopoldskron und eventuellen Ergänzungslinien in der Stadt Salzburg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Bauunternehmung Ritschl & Co. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe vom Universitätsplatze in Salzburg nach Maxglan mit einer Abzweigung nach Leopoldskron und eventuellen Ergänzungslinien in der Stadt Salzburg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. März 1897. Z. 2089/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau von Schiffahrtscanälen.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen dem behördlich autorisirten und beeideten Civilingenieur Rudolf Ritter v. Gunesch die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau von Schiffahrtscanälen zwischen Wien-Prerau-Oderberg-Krakau, Prerau-Pardubitz und Krakau-Sadowa Wisznia-Brody mit einer Abzweigung von Sadowa Wisznia nach Petrylow zum Anschlusse an den Dniester auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. März 1897. H.-M.-Z. 8384.

*) Enthalten in dem am 24. März 1897 ausgegebenen XXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 76.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Auflassung des Durchlasses in km 138·269 am Bahnhofe in Ungar.-Hradisch: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung des Projectes für die Auflassung des 0·6 m weiten offenen Durchlasses in km 138·269 am Bahnhofe in Ungar.-Hradisch angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Martin Fric bestimmt.
[E.-M.-Z. 4222/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Vergrösserung des Localgutmagazines nebst Bureauanbau in Tetschen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Vergrösserung des Localgutmagazines nebst Bureauanbau, sowie für die hiedurch hervorgerufene Geleiseregulirung in der Station Tetschen der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens für sämmtliche projectirten Herstellungen zu ertheilen.
[E.-M.-Z. 3019/IV.]

— (Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau: Errichtung eines doppelten Wächterhauses Nr. 220½ und eines Nebengebäudes beim Wächterhause Nr. 220.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Errichtung eines doppelten Wächterhauses Nr. 220½ sammt Nebengebäude und Brunnen, sowie eines Nebengebäudes beim einstöckigen Wächterhause Nr. 220 in Gross-Wossek der Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4556/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Vergrösserung der Verladerampe und Umgestaltung der Geleise in der Station Königinhof.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Vergrösserung der Verladerampe und die Umgestaltung der Geleise in der Station Königinhof ertheilt. [E.-M.-Z. 3562/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Verlängerung des Güterschuppens in der Station Judendorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Verlängerung des Güterschuppens in der Station Judendorf der Linie Wien—Triest der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3714/IV.]

— (Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben: Abtragung eines Kalkverladegeleises.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Consens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Abtragung des in km 6·2/3 der Linie Liesing—Kaltenleutgeben bestehenden Kalkverladegeleises, ertheilt. [E.-M.-Z. 2478.]

Projectirte Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Theilstrecke Lobositz—Leitmeritz: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 17. bis 20. November 1896 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes der Theilstrecke Lobositz—Leitmeritz der Localbahn Teplitz-(Settenz) Reichenberg wurde der Bauconsens für die Theilstrecke km 38·1/3 bis km 43·5 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.
[E.-M.-Z. 357/I.]

Projectirte Localbahn Schönbrunn-Königsberg. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. December 1896 durchgeführten Trassenrevision hinsichtlich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Schönbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Königsberg hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt.
[E.-M.-Z 588/I.]

Localbahn Melnik-Mšeno. (Durchlass in km 4·497.) Der vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Mauerwerksplan für den offenen Durchlass in km 4·497 der Localbahn Melnik-Mšeno wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 2042/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Abänderung der Bezeichnung der Station Weissenbach a. d. Triesting.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke St. Pölten—Leobersdorf gelegenen Station „Weissenbach a. d. Triesting" wird vom 1. Mai 1897 an in „Weissenbach-Neuhaus" abgeändert.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Töke-Terebes — Galsécz — Landesgrenze bei Örmezö. (Aussicht auf Realisirung.) Nachdem der Projectant der Localbahn Töke-Terebes—Galsécz—Landesgrenze bei Örmezö (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1896), Graf Emerich Zay, im Vereine mit dem Bankhause J. B. Eberwein die Finanzirung des Baues der genannten Linie bereits gesichert hat, wird der Bau derselben sofort nach dem für demnächst zu gewärtigenden Erfliessen der Concessionsurkunde in Angriff genommen werden. Die projectirte, die Comitate Zemplén und Sáros durchschneidende Linie ist eine jener Radialbahnen, welche von der combinirten grossen nordungarischen Transversallinie Csácza—Kassa—Sátoralja-Ujhely—Királyháza—Marmaros-Sziget aus vorläufig bis zum Fusse der Karpathen ausgebaut werden sollen.

Localbahn Bája-Ujvidék (Neusatz). (Eröffnung der Haltestelle „Chotek-Puszta".) Die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Bája-Ujvidék nächst Profil 46 eine „Chotek-Puszta" benannte Haltestelle eröffnet wurde, welche vorläufig auf den Personen- und Reisegepäcksverkehr beschränkt ist.

Projectirte Localbahn Sopron-Pozsony (Oedenburg-Pressburg). (Politisch-administrative Begehung.) Am 15. März und in den darauffolgenden Tagen fand unter Führung des Ministerialsecretärs Andor Bartos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die politisch-administrative Begehung der concessionirten Localbahn Sopron—Pozsony (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Blatt Nr. 1) statt. Die concessionirte Linie, welche die Linien Wr.-Neustadt—Sopron—Kanizsa der Südbahn und Györ (Raab)—Sopron—Ebenfurt der gleichnamigen Eisenbahn in der Station Pándorf mit der Linie Budapest—Bruck a. L. und in deren Station Pozsony mit der Linie Budapest—Marchegg der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie in der Station Ligetfalu mit der Linie Pozsony-Ujváros—Szombathely (Steinamanger) verbinden wird, durchschneidet in radialer Richtung, am westlichen Ufer des Neusiedlersees führend, die Comitate Sopron und Moson (Wieselburg) und berührt an ihrem nördlichen Ende das Comitat Pozsony. Durch diese und die längs dem östlichen Ufer des Neusiedlersees projectirte Linie Kis-Czell—Eszterháza-Fertö-Szent Miklós—Pándorf (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1896), sowie durch die südlich von dieser führende Theilstrecke Eszterháza—Sopron der Eisenbahn Györ—Sopron—Ebenfurt wird das Productionsgebiet am Neusiedlersee, unfern seiner Ufer, von Schienenwegen umrahmt und die bisher unbedeutende Station Pándorf (nächst Bruck a. L.) zum Vortheile des Lebensmittelverkehres nach Wien und Umgebung der Knotenpunkt dreier Bahnen werden.

Localbahn mit elektrischem Betriebe von Debreczen nach Nagyvárad. (Politisch-administrative Begehung.) Am 24. März fand unter Führung des Ministerialsecretärs Koloman Vértessy des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der zwischen den Städten Debreczen und Nagyvárad (Grosswardein) im Bereiche der Comitate Hajdu und Bihar projectirten Localbahn mit elektrischem Betriebe, sowie deren Verzweigung als Strasseneisenbahn im Bereiche der beiden Städte (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 20) statt. Die 60 km lange Linie wird ausser den Endpunkten in Hosza-Pályi, Esztár, Kis-Marja, Bihar und Püspöki Stationen und mehrere Haltestellen erhalten. Vorconcessionäre sind Franz Kiss de Kisbaár und Genossen. Die Consorten reflectiren nicht auf Beiträge Seitens der interessirten Gemeinden, sondern nur auf unentgeltliche Ueberlassung des nöthigen Bauterrains. Bei Anlage der elektrischen Stromerzeugungs-Stationen soll auf die eventuelle elektrische Beleuchtung der Städte Debreczin und Grosswardein Rücksicht genommen werden. Frachten sollen nur auf den Zwischenstationen aufgenommen, in den

Hauptstationen aber nur von den Ungarischen Staatsbahnen übernommen werden. Während jetzt die Fahrzeit via Püspök-Ladány nahezu vier Stunden beträgt, wird sie mit der elektrischen Bahn 1 Stunde 20 Minuten betragen.

Ungarische Nordwestbahn - Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 14. März fand in Budapest unter Vorsitz des Obmannes des Gründercomité, Edmund Hevesi, die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Localbahn-Actiengesellschaft Ungarische Nordwestbahn Nyitra (Neutra)—Nagy-Szombat (Tyrnau)—Broczkó (nächst Lundenburg) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10] statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über dessen bisherige Gestion im Interesse der Realisirung des Baues der genannten Linien zur Verlesung. Diesem zufolge sind die effectiven Baukosten mit 5,500.000 fl. bemessen, von welchen ein Betrag von 267.000 fl. zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und ein solcher von 59.000 fl. zur Bildung eines Reservefonds zu verwenden ist. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung desselben wurde der Vollzug der Constituirung der Gesellschaft ausgesprochen, worauf die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten. Schliesslich wurde die Direction aufgefordert, das Entsprechende zur Ausführung des Baues zu veranlassen, und ihr die Ermächtigung ertheilt, die Bauverträge mit den Unternehmern abzuschliessen.

Ausland.

Preussen. (Stationsnamensänderungen.) Die bei Holzdorf an der Elster gelegene Güternebenstelle Schönewalde hat die Bezeichnung „Schönewalde bei Holzdorf an der Elster", die an der Strecke Altenbeken—Holzminden gelegene Station Brakel den Namen „Brakel Kr. Höxter" erhalten.

Italien. (Einfluss des Baues der Simplon-Bahn auf den italienischen Verkehr.) Der schweizerische Bundesrath hat im Sinne der zwischen der schweizerischen Regierung und dem Königreiche Italien abgeschlossenen Convention vom 25. November 1895 den Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau der Simplon-Bahn, nunmehr definitiv genehmigt, doch wird die Ratificirung der diesbezüglich mit Italien abzuschliessenden Verträge, sowie in erster Linie das Uebereinkommen mit der Jura-Simplon-Bahngesellschaft, als Concessionärin dieser Bahn, erst nach erfolgter Sicherstellung der Finanzirung erfolgen. Der Bau dieser Bahn, als Concurrenzbahn zu den französischen Linien, ist für Frankreich eher schädigend als nutzbringend, im Allgemeinen aber vortheilhaft für Italien, wie dies aus folgendem vom „Popolo Romano" gebrachten Tableau zu ersehen ist. Die Entfernungen betragen:

	via		
	Mont-Cenis	St. Gotthard	Simplon
		Kilometer	
Mailand—Paris	945	904	854
Mailand—Boulogne	1239	1128	1108
Mailand—Calais	1258	1105	1150
Piacenza—Paris	986	973	923
Piacenza—Boulogne	1269	1188	1155
Piacenza—Calais	1310	1185	1193
Venedig—Paris	1208	1156	1103
Genua—Paris	964	1047	946
Genua—Calais	1261	1122	1243

Auch die Steigungsverhältnisse der Simplon-Bahn sind jener der Gotthardbahn gegenüber im Interesse des Betriebes günstiger, und zwar betragen selbe bei ersterer 0·022, bei letzterer 0·026 als Maximalsteigung per laufendes Kilometer.

Schweiz. (Entwurf eines Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen.) Der schweizerische Bundesrath legt der Bundesversammlung den Entwurf zu einem „Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen" vor. In der Botschaft dazu wird ausgeführt, das Eisenbahn-Departement sei auf Grund von einlässlichen Untersuchungen durch Sachverständige zu dem Schlusse gelangt, dass die bestehende Gesetzgebung über das schweizerische Eisenbahnwesen durch besondere Bestimmungen zu ergänzen sei, welche für den Bau und Betrieb der Nebenbahnen die im allgemeinen Interesse liegenden Erleichterungen gewähren. Es ist deshalb im Entwurfe des Gesetzes eine Reihe von mehr oder weniger bedeutenden Erleichterungen und Begünstigungen für Bahnbau und Betrieb und auch im Rechnungswesen festgesetzt, von welchen man wohl ein merkliches Aufblühen der Nebenbahnen erwarten darf. Es erschien jedoch zweckmässig, für die Nebenbahnen ein umfassendes besonderes Eisenbahngesetz nicht zu erlassen, sondern das Gesetz für Nebenbahnen an das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. December 1872 anzulehnen und nur die Abweichungen festzusetzen, welche für die Nebenbahnen allein gelten sollen. Der vorliegende Gesetzentwurf bildet daher sachlich einen Nachtrag zum bestehenden Eisenbahngesetz, welcher sich auf die Zusammenstellung dieser Ausnahmen beschränkt. Die Grundzüge dieses Entwurfes sind die folgenden:

Nebenbahnen sind die Bahnen und Bahnstrecken auf schweizerischem Gebiete, welche nicht den Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln, sondern entweder vorzugsweise den Localverkehr besorgen oder speciellen Verkehrszwecken dienen. Welche Bahnen und Bahnstrecken als Nebenbahnen zu betrachten sind, wird nach Inkrafttreten des Gesetzes der Bundesrath bezeichnen.

Insoweit nicht im Gesetze ausdrücklich abweichende Vorschriften aufgestellt sind, gelten auch für die schweizerischen Nebenbahnen die Bestimmungen des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. December 1872 und aller anderen für die schweizerischen Eisenbahnen erlassenen Bundesgesetze.

Der Bundesrath wird bei Genehmigung des Bauplanes der Nebenbahnen und bei den übrigen Massnahmen in Berücksichtigung der Eigenart der verschiedenen Systeme der Nebenbahnen die thunlichst einfache und ökonomische Bauausführung gestatten, immerhin unter Wahrung vollständiger Sicherheit des Betriebes. Insbesondere sind Einfriedungen der Bahn nur da zu verlangen, wo die Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge und die Sicherheit des Bahn- und Strassenverkehres eine solche durchaus erfordern.

Der Bund wird den Nebenbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden, für die Beförderung der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke statt blos 75 pCt., wie bisher, die volle Eilguttaxe, bezw. die höchste Gütertaxe, und da, wo Gütertaxen nicht bestehen, die volle Gepäckstaxe vergüten. Für die Beförderung der zu den Posttransporten gehörigen Conducteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden Beamten und Angestellten wird vom Bunde ferner eine Entschädigung von 1 Rappen für jede Fahrt und Kilometer vergütet. Diese vom Bunde zu leistenden Entschädigungen fallen weg, sobald die Bahnunternehmung einen Reinertrag von 4 pCt. oder mehr abwirft.

Die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden eigentlichen Bergbahnen sind nicht verpflichtet, wenn der Betrieb durch Naturereignisse zeitweise unterbrochen wird, auf andere Weise für Herstellung des periodischen Personentransportes zu sorgen.

Die Bestimmungen des Art. 25 des Bundesgesetzes, betreffend Begünstigungen für die Militärtransporte, finden keine Anwendung auf städtische Tramways, auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft dienen und auf die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden Bergbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden.

Der Bundesrath wird bei Aufstellung der Bestimmungen zur Sicherung der technischen Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen und ähnlichen Massnahmen der Eigenart der Nebenbahnen sachgemäss Rechnung tragen. Er wird daher besondere Vorschriften erlassen für die normal- und schmalspurigen Nebenbahnen und die Strassenbahnen mit Dampfbetrieb oder mit elektrischem Betrieb zur Bedienung des Localverkehres, für die Bergbahnen, die nur während der Sommermonate betrieben werden, insbesondere für die Zahnradbahnen und Drahtseilbahnen, sowie für die Tramways.

Soweit zur Herstellung des Anschlusses von Nebenbahnen an Hauptbahnen die Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen u. s. w. erforderlich wird, ist dafür eine angemessene Entschädigung nach folgenden Grundsätzen zu leisten. Der Bahn, welche die Anschlussstation oder Anschlussstrecke besitzt, sind höchstens die ihr zufolge der Mitbenützung erwachsenden Mehrausgaben an Verzinsung des Anlagecapitals und an Betriebskosten zu vergüten, jedenfalls aber nicht mehr als der Betrag, welcher von der Anschlussbahn für Verzinsung der Anlage einer eigenen Endstation und für Besorgung des Betriebsdienstes auf derselben auszugeben wäre.

Bei Erlass des in Art. 36 des Bundesgesetzes vom 23. December 1872 vorgesehenen Transportreglements wird der Bundesrath den Nebenbahnen nach Möglichkeit Erleichterungen gewähren.

Wenn sich eine Bahnunternehmung an der Erstellung einer Nebenbahn durch Leistung einer Subvention à fonds perdu betheiligt, ist sie berechtigt, deren Betrag ohne Abzug und ohne Verpflichtung zu Abschreibungen ihrem Bauconto zu belasten.

Den Nebenbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden, werden in Bezug auf das Rechnungswesen folgende Ausnahmen gestattet:

1. Bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die bei den Nebenbahnen bestehenden besonderen Verhältnisse entsprechend zu berücksichtigen.

2. Bei Festsetzung der Fristen für die Tilgung der zu amortisirenden Verwendungen ist der finanziellen Lage der Nebenbahnen gebührend Rechnung zu tragen.

Dieser Gesetzentwurf ist vom Eisenbahn-Departement allen interessirten Bahnverwaltungen zur Anbringung allfälliger Bemerkungen zugestellt worden. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Frankreich. (Projectirte Einführung eines allgemeinen Verkehres von Automobils [Motorenwagen].) Ein Consortium von Pariser Firmen hat unter der Firma „Société d'etude de tramways et de voitures automobiles“ (Gesellschaft zum Studium des Tramway- und Motorenwagenverkehres) eine Gesellschaft gegründet, deren Zweck das Studium des Wesens der mit Motoren betriebenen Strassenbahnen und der Automobilwagen ist, und zwar speciell letzterer, deren constructive Fortschritte sie als Verkehrsmittel für den allgemeinen Gebrauch bereits prädestinirt. Die Projectanten, ausschliesslich hervorragende Fachmänner, sind bei Gründung dieser, jeder Gewinntendenz fernliegenden und ausschliesslich nur die Interessen des fortschrittlichen Studiums automobiler Verkehrsmittel zu fördern berufenen Unternehmung von dem Grundsatze ausgegangen, dass, sowie die Localbahnen Saugadern der Hauptbahnen sind, die Automobils in einem über das ganze Land verbreiteten Netze als Capillarorgane dieser letzteren dienen sollen. Während der Bau von Bahnen, als unverrückbarer Körper, nur unter Verhältnissen ausführbar ist, die deren Ertragsfähigkeit im Allgemeinen ohne Unterschied der Saison sichern, aber auch im gegentheiligen Falle constante Erhaltungskosten beanspruchen, können Automobile z. B. während der Sommersaison den Verkehr zwischen Villeggiaturen, Sommerfrischen, Badeorten etc. und dieser letzteren mit der Küste vermitteln, im Winter aber nach südlich gelegenen climatischen Curorten oder Städten dirigirt werden. Von eminenter Bedeutung ist der Automobilenverkehr zur Verbindung von Bahnhöfen unter einander und dieser mit den Centren der Städte, von Post- und Gepäcksexpediten im Verkehre mit den Bahnhöfen als Ersatz der derzeitigen schwerfälligen Fourgons, Diligencen etc. Dieser Zweck kann allerdings auch durch Strassenbahnen erreicht werden, aber, und zwar insbesondere dort, wo die localen Strassenverhältnisse Ankäufe und Expropriationen von Baulichkeiten bedingen, nur mit grossen Kosten und auch dann insofern nur theilweise, als aus verschiedenartigen Rücksichten manche Stadttheile überhaupt nicht mit Bahnen im Strassenniveau belegt werden können. Das Actionsprogramm der Gesellschaft (in Kürze skizzirt) beschränkt sich vorläufig auf das praktische Studium von Fahrbetriebsmitteln welch immer Systems und der Wahl der am besten befundenen für den öffentlichen Gebrauch, aus welchem Anlasse bereits ein Aufruf an die Constructeure etc. erfloss, durch welchen solche aufgefordert werden, mit der Leitung der Gesellschaft in Verbindung zu treten. Wenn nun irgend eine vorgelegte Type als geeignet erscheint, hat der Constructeur derselben der Unternehmung ein oder mehrere gebrauchstüchtige Exemplare des Vehikels seines Systems beizustellen, deren Erprobung sich aber nicht auf einzelne Versuchsfahrten beschränken, sondern, gegen Miethe, auf je drei Sommer- und drei Wintermonate erstrecken wird, um deren praktische Verwendbarkeit unter allen Witterungs- und Terrainverhältnissen constatiren zu können. Convenirendenfalls wird die Gesellschaft die ausprobirten Wagen käuflich erwerben, eventuell weitere Bestellungen machen.

— (Eröffnung der Bahnstrecke les Ifs—Rolleville.) Die Westbahn hat am 24. December 1896 die Strecke les Ifs—Rolleville der Linie Dieppe—le Havre für den Personen- und Eilgutverkehr eröffnet.

— (Gemeinnützigkeitserklärungen von Bahnprojecten.) Als gemeinnützig sind erklärt worden: Die vom Departement Haute Savoie am 27. November 1896 an Josef Barut ohne Beihilfe oder Zinsengewähr concessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugsförderung von Annecy (Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahnhof) über Annecy le Vieux nach Thônes; die Eisenbahn von Nontron über Thiviers, Saint Germain des Prés, Exideuil, Saint Raphaël, Hautefort, Villac, Condat, Montignac und Saint Geniès nach Sarlat, nebst Zweigbahn von Hautefort über Boisseuilh, Segonzac und Varsnach le Burg (Corrèze) an der Linie Limoges—Brive. Demnach erfolgt der Anschluss dieser Linie an die Linie Périgueux—Brive, der sich bei Condat vollziehen sollte, in der Richtung auf Terrasson. Der Generalrath der Dordogne hat sich durch Beschluss vom 27. August 1895 verpflichtet, für Ausführung dieses Anschlusses eine Beihilfe von 10.000 Frcs. für 1 km, anwendbar auf die Verdopplung des Theiles der Linie Périgueux—Brive zwischen Terrasson und Condat, an den Staatsschatz zu zahlen; die der Südbahn durch Gesetz vom 17. Juli 1886 unter Vorbehalt concessionirte Eisenbahn von Saint Sever nach Hagetmau unter den Bedingungen des Vertrages vom 9. Juni 1883 (genehmigt durch Gesetz vom 20. November 1883); das im Sarthe-Departement der Stadt le Mans concessionirte und von dieser durch Vertrag vom 31. October 1896 an Faye weiter vergebene, für Personen- und unter Umständen für Güterverkehr bestimmte elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt le Mans durch Verordnung vom 15. December 1896; eine auf dem Gebiete der Stadt Lyon anzulegende Localbahn vom Saint Paul-Platz nach Fourvières und Loyasse; eine im Departement Seine et Oise anzulegende, für Personen- und Stückgutverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugsförderung zwischen Montmorency, Enghien und Saint Gratien; die im Departement Mayenne mit 1 m Spurweite herzustellenden, am 20. Februar 1896 an Paul Beldant, Edmond Beldant und François Baërt concessionirten Localbahnen Laval-Saint Jean sur Erve, Laval-Landivy und Landivy-Mayenne durch Gesetz vom 16. December 1896. Das Anlagecapital darf 6,600.000 Frcs. und die dem Staate zufallende jährliche Last 119.436 Frcs. nicht übersteigen; falls das Departement an den Betriebseinnahmen betheiligt sein sollte, würde der Staat nach Verhältniss seiner Beihilfe an den vom Departement erzielten Gewinnen theilnehmen; die im Loire-Departement mit 1 m Spurweite herzustellenden Localbahnen von Saint Héond über Saint Etienne nach Pélussin und von Roanne über Saint Germain Laval nach Boën. Das Anlagecapital darf 6,590.000 Frcs. nebst höchstens 6 pCt. Bauzinsen, die jährliche Belastung des Staatsschatzes 139.700 Frcs. nicht übersteigen; die vom Isère-Departement am 3. April 1896 der Ost-Lyoner Eisenbahn-Gesellschaft concessionirte vollspurige Localbahn von Saint Hilaire de Brens nach Jallieu. Das neue Bedingnissheft ist auf die durch die Verordnungen vom 14. August 1877 und vom 22. Jänner 1879, sowie durch Gesetz vom 16. August 1883 für gemeinnützig erklärten Localbahnen von Lyon nach Saint Genix d'Aoste, von Sablonnières nach Montalieu und von Montalieu nach den Steinbrüchen von Amblagnieu Pourcieu anwendbar; die der Actiengesellschaft von Vezin Aulnoye ohne Beihilfe oder Zinsengewähr concessionirte Schmalspurbahn von der Eisengrube Amance nach der Linie Nancy—Moncel auf dem Gebiete der Gemeinden Bouxières aux Chênes, Amance und Dommartin sous Amance, sowie ein vollspuriger Anschluss an diese Linie bei dem Bahnhof Eulmont Agincourt; ferner eine im Seine-Departement für Personen- und unter Umständen für Güterverkehr herzustellende Strassenbahn von Petit-Ivry nach den Centralmarkthallen von Paris.

— (Concessionsübertragung.) Die Uebertragung der Concession für die im Departement Ille et Vilaine durch Verordnung vom 17. August 1895 für gemeinnützig erklärten Strassenbahnen von der Französischen Schmalspurbahn-Gesellschaft auf die „Compagnie des tramways à vapeur d'Ille et Vilaine“ ist durch Verordnung vom 15. December 1896 genehmigt worden.

Bulgarien. (Vorlage von Gesetzentwürfen, betreffend den Bau von Eisenbahnlinien.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat der Sobranje die Gesetzentwürfe wegen Bewilligung zum Baue folgender Eisenbahnlinien vorgelegt:

1. von Sliven zum Anschlusse in Sophia an die Hauptlinie Nisch—Sophia—Constantinopel und die Linie Tzaribrod—Sophia—Sarembeg;
2. von der Donau-Dampfschiffahrtsstation Sistova aus gleichfalls zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der voran benannten Hauptlinie;
3. von der Donau-Dampfschiffahrtsstation Silistria aus zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Linie Rustschuk—Varna;
4. von Dobricz aus zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der vorbenannten Linie;
5. von Berkovicza aus zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt nächst der Station Lompalanka der projectirten Linie Mesdra—Lompalanka.

Russland. (Verstaatlichung der Fastow-Eisenbahn.) Am 1./13. Jänner ist die Fastow-Eisenbahn in das Eigenthum des russischen Staates übergegangen. Diese 334 Werst lange Eisenbahn hat ihren Ausgangspunkt in Fastow (Station der russischen Südwest-Eisenbahnen), von welchem Orte sie ihren Namen trägt, und endet in Snamenka (Station der Charkow-Nikolajew-Eisenbahn). Zu dieser Hauptlinie kommen noch zwei Zweiglinien, und zwar: Zwetkowo—Schpola und Bobrinskaja—Tscherkassy.

— (Bahneröffnungen.) Moskau-Jaroslawl-Archangelsk. Die Zweigbahn Kellerowo-Jurjew Polskij ist am 21. December 1896 a./2. Jänner 1897 n. St. dem Verkehre übergeben worden.

Moskau-Kiew-Woronesch. Die Zweiglinie Pirjatin-Dnepr Krasnoje ist am 2./14. Jänner für den Güterverkehr provisorisch eröffnet worden.

Libau-Romnyer Staatsbahn. Die 40 Werst lange Zweigbahn Ossipowitschi-Staryja Dorogi ist am 28. December 1896 a./9. Jänner 1897 n. St. für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Wladikawkas-Eisenbahn. Die Theilstrecke Tichorezkaja—Welikoknjascheskaja der Zweiglinie Tichorezkaja—Zarizyn ist am 15./27. December 1896 eröffnet worden.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Nach Bekanntmachung des russischen Eisenbahn-Departements vom 25. Jänner/6. Februar werden mit Giltigkeit vom 1./13. Mai folgende Stationen umbenannt:

Ekaterinen-Eisenbahn die Halbstation Alferowo in „Kudaschowka“ und die Station Iwanowka in „Illarionowo“;

Libau-Romnyer Eisenbahn die auf der Ossipowitschier Zweiglinie gelegene Station Radutschi in „Daraganowo“;

Moskau-Kasaner Eisenbahn die Stationen Karlowka in „Nasarowka“, Uljanowka in „Golzowka“, Nowo-Kolomna in „Kolomna“ und Kolomna in „Golutwin“;

Nikolaj-Eisenbahn die Station Ostaschkowskaja in „Nowotorschskaja“;

Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn die Stationen Krasnyj-Chutor in „Pady“ und Birjutschja in „Friedenfeld“;

Rybinsk-Eisenbahn die Halbstation Gorki in „Podobino“;

Ssamara-Slatoust-Eisenbahn die Station Elan in „Filippowka“;

Ssysran-Wiasma-Eisenbahn die Station Alexejewka in „Jagodnoje“;

Ural-Eisenbahn die Station Uralskaja in „Chrebet-Uralskij“;

Warschau-Wiener Eisenbahn die Station Radsiwilow in „Staro-Radsiwilow“;

Westsibirische Eisenbahn die Station Kamyschenka in „Kotschenewo“.

Ausserdem ist die an der Zweiglinie Kruty—Pirjatin der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn gelegene Station Krasnoje in „Dnepr-Krasnoje“ umbenannt worden.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

England. (Probefahrt mit einem elektrisch betriebenen Omnibuswagen, System Radcliff-Ward, in London.) Die „London Electric Omnibus Company“ hat vor Kurzem mit einem von Radcliff-Ward erfundenen Omnibus mit elektrischem Betriebe eine Probefahrt in den frequentesten Strassen Londons vorgenommen und ohne den geringsten Anstand 7 km innerhalb 32 Minuten zurückgelegt. Dem die Details der Fahrt beschreibenden Fachblatte „Engineering“ zufolge war vermöge einer pneumatischen Polsterunterlage zwischen dem Wagenkasten und dem Untergestelle keinerlei Rütteln zu empfinden. Der für 25 Personen eingerichtete Wagen wird durch 70 Accumulatoren (System Solas) in Bewegung gesetzt, welche unter den Sitzbänken derart angebracht sind, um ein- und ausgeschoben werden zu können. Der Wagen ist auf kleinen hölzernen, 0·45 cm hohen Rädern mit breiten Felgen und starken Tyres montirt, sowie mit Glühlichtern ausgiebig beleuchtet.

Schiffahrt.

Elbe-Moldau-Canalisirungs-Commission. (Zweite Plenarsitzung.) Am 12. März hat in Prag unter dem Vorsitze des Statthalters Graf Coudenhove die zweite Plenarsitzung der Commission für die Canalisirung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen stattgefunden. Bei der Sitzung waren nebst dem Stellvertreter des Vorsitzenden, dem Statthalterei-Vicepräsidenten, sämmtliche Commissionsmitglieder und deren Ersatzmänner anwesend. Nachdem die Commission die präsidiellen Mittheilungen zur Kenntniss genommen hatte, wurde zur Erledigung der sonstigen Tagesordnung geschritten. Den nächsten Berathungsgegenstand bildete die Frage der Errichtung besonderer Flussschleusen in der Moldaustrecke Prag—Melnik und der Art der Ausführung derselben. In Uebereinstimmung mit den vom vorbereitenden Comité gefassten Beschlüssen sprach sich die Commission für die Ausführung solcher besonderer Flossschleusen mit einer lichten Durchfahrtsweite von 7·3 m (grösste zulässige Flossbreite auf der Moldau 6·3 m) aus. Weiters wurde über die mit den Besitzern der Conrath'schen Mühle in Leitmeritz, deren Wasserkraft anlässlich der Canalisirung eingelöst werden muss, im gütlichen Wege getroffene Vereinbarung berichtet und die Annahme der letzteren nach dem Antrage des Comité beschlossen. Ebenso genehmigte die Commission die vom Comité vorgeschlagenen Bezüge des der Commission zugetheilten Personals. Die Frage der Heranziehung von Specialfachmännern auf dem Gebiete der Wasserbautechnik, der Schiff- und Flossfahrt, der Landescultur, des Forstwesens, des Meliorationswesens und der Fischzucht insbesondere wurde dahin erledigt, dass solche Fachmänner nach Bedarf von Fall zu Fall zu den Berathungen, sei es in den Commissions-, sei es in den Comitésitzungen, beizuziehen sind. Zum Behufe der Ermöglichung eines raschen Fortschrittes der Canalisirungsarbeiten beschloss die Commission, für das kommende Jahr eine grössere Dotation, als für das laufende Jahr bewilligt wurde, anzusprechen. Auf Grund des Referates des Baudirectors Mrasick über das bereits ausgearbeitete, der wasserrechtlichen Verhandlung zu Grunde zu legende Project für die Staustufe bei Klecan beschloss die Commission, bei der Statthalterei in Prag um die Einleitung des wasserrechtlichen Verfahrens einzuschreiten. Der Bericht über die bisher zumeist in gütlichem Wege erfolgte Einlösung von Grundstücken in den Gemeinden Roztok und Klecan wurde mit Befriedigung zur Kenntniss genommen und zugleich beschlossen, in jenen Fällen, wo übertriebene Forderungen gestellt werden sollten, den Enteignungsweg zu betreten. Desgleichen genehmigte die Commission die Miethe für das Bureau der Commissionen im Hause Nr. 145 der Königsstrasse in Karolinenthal-Prag, den von einem Specialcomité ausgearbeiteten Entwurf der Geschäftsordnung der Commission, sowie jenen für das Rechnungswesen. Der Baudirector wurde ermächtigt, mit der Herstellung des Wohnhäuschens für den Schleusenmeister bei der Staustufe in Klecan nach dem vorgelegten Projecte zu beginnen und die nöthigen Schritte wegen der Herstellung einer besonderen Telephonanlage längs der zu canalisirenden Strecke bei der Post- und Telegraphenverwaltung zu unternehmen. Zum Schlusse der Sitzung ergriff Abgeordneter Dr. Russ das Wort, um den betreffenden Ministern und Sr. Excellenz dem Statthalter für die rasche Durchführung der bisherigen Commissionsbeschlüsse den Dank auszusprechen und daran die Bitte zu knüpfen, speciell Sr. Excellenz dem Herrn Ministerpräsidenten den Dank für die unverweilte Anweisung der Hälfte der für das Jahr 1897 präliminirten Staatsdotation den Dank der Commission zu vermitteln, welche Anregung allgemeine Zustimmung fand.

Moldau. (Pionnierübungen.) Laut Kundmachung der Statthalterei in Prag vom 7. März 1897 werden vom 1. April bis 15. September 1897 die praktischen Uebungen des k. und k. Pionnier-Bataillons Nr. 3 auf der Moldau vom k. und k. Militär-Invalidenhause in Karolinenthal bis zum Schöller'schen Wasserwerke in Lieben täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, von 6—11 Uhr Vormittags und von 2—5 Uhr Nachmittags stattfinden, zu welcher Zeit diese Flussstrecke weder mit Schiffen noch mit Flössen befahren werden darf. Vom Pionnier-Bataillon werden während dieser Uebungsstunden Avisoposten mit schwarzgelben und weissrothen Flaggen an beiden Ufern stromaufwärts des Invalidenhauses aufgestellt werden, und ist das Befahren der genannten Flussstrecke nur dann gestattet, wenn diese Signalflaggen nicht gehisst sind. Zur Ueberwachung dieser Anordnung sind zunächst des stromabwärtigen Endes der Hetzinsel am linken Ufer, dann in der Höhe des Invalidenhauses am rechten Ufer Sicherheitsorgane aufgestellt, denen unbedingte Folge zu leisten ist. Entgegenhandelnde werden der Strafsamtshandlung nach der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, zugeführt werden.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung der Localschiffe zwischen Semlin—Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September 1897.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

erfolgt die Abfahrt des Localschiffes in den Monaten April bis September 1897 von Semlin nach Belgrad—Pancsova um $6^1/_2$ Uhr Früh, 1 U. und 7 U. Nachmittags; die Abfahrt von Pancsova nach Belgrad—Semlin um $3^3/_4$ U. Früh, 9 U. Vormittags und 4 U. Nachmittags. Die Einfahrt in die Temes und die Ausfahrt aus derselben hängt von den Wasserstands- und Witterungsverhältnissen ab.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September 1897.) Die Abfahrt des Localschiffes ab Semlin nach Belgrad erfolgt in den Monaten April bis September um 5 U., 6 U., $6^1/_4$ U., $7^1/_2$ U., $8^1/_2$ U. Früh, $9^1/_2$ U., 11 U. Vormittags, 1 U., $1^1/_2$ U., $2^1/_2$ U., $3^1/_2$ U., $4^1/_2$ U., 6 Uhr Nachmittags, 7 U., 8 U. Abends. Ab Belgrad nach Semlin fährt das Localschiff um $5^1/_2$ U., $6^1/_2$ U., 8 Uhr Früh, 9 U., 10 U., $10^1/_2$ U. Vormittags, 2 U., 3 U., 4 U., 5 U., $5^1/_2$ U. Nachmittags, $6^1/_2$ U., $7^1/_2$ U., $8^1/_2$ U. Abends. Für Gepäck im Gewichte von 25 bis 50 kg sind Gepäcksscheine an den Landungsplätzen des Localschiffes zu haben, doch haben die Eigenthümer während der Fahrt selbst über ihr Gepäck zu wachen. Frachtstücke zur Beförderung mittelst des Localschiffes werden nach dem Frachttarife für alle Stationen der Donau, Save und Theiss angenommen, und ist sich deshalb, und zwar in Semlin an die Speditionskanzlei, in Belgrad und Pancsova an die dortigen Agentien zu wenden.

— (Wettrennfahrten nach der Freudenau.) Anlässlich der Frühjahrsrennen lässt die Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft an den nachstehenden Tagen: Dienstag den 6., Donnerstag den 8., Samstag den 10., Sonntag den 11., Ostersonntag den 18., Ostermontag den 19., Donnerstag den 22., Samstag den 24., Sonntag den 25., Dienstag den 27., Donnerstag den 29. April, Samstag den 1. und Sonntag den 2. Mai Localschiffe ab Ferdinandsbrücke mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sofienbrücke von 12 Uhr Mittags bis $1^1/_2$ Uhr Nachmittags nach der Freudenau mit Rückfahrt nach Schluss der Rennen verkehren. Der Fahrpreis per Person und Tour beträgt 30 kr. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben, sondern gelten die an den Cassen Ferdinandsbrücke, Weissgärber und Sofienbrücke gelösten Fahrkarten nur für die Fahrt nach der Freudenau.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Schöna im Jahre 1895.) In Schöna sind angekommen und abgegangen bei der Thalfahrt 80 Segelschiffe und 76 Flösse mit einer Gesammtladung von 5274 t und 7881 t Flossholz. Den Güter- und Flossverkehr betreffend, kamen in Schöna zu Thal an 8972 t, und zwar: 167 t Braunkohlen, 1383 t Sandsteine, 6864 t weiche Stämme, 557 t weiche Brennholzscheite; zu Thal gingen ab 4182 t, und zwar: 878 t weiche Stämme, 2969 t weiche Schnittwaare, 334 t weiche Brennholzscheite.

— (Verkehr auf den Ausschiffungsplätzen in Meissen im Jahre 1895.) Ausgeladen wurden unter Anderem: 680 t Blech, 44.721 t Braunkohlen, 2040 Gebünde und 504 m^3 Brennholz, 185 t Cement, 200 t Feldspat, 246 t Futterstoffe, 426 t Getreide, 1587 t Kaufmannsgüter, 779 t Petroleum, 903 t Roheisen, 8719 t Rohjute, 2614 t Sand, 992 t Sandsteine, 2380 Stück Stangen und Pfähle, 509 t Thon, 110.150 Stück Ziegel; eingeladen wurden u. A.: 2324 Stück Bretter, Pfosten, Schwarten, 1470 t Kaufmannsgüter, 73.799 Stück Mauer- und Klinkerziegel.

— (Verkehr auf den Ausschiffungsplätzen in Riesa im Jahre 1895.) Der Umschlagsverkehr bezifferte sich u. A. auf 9236 t Baumwolle, Garne, 418 t Brucheisen, 388 t Cement, 7204 t Düngemittel, 688 t diverse Erze, 1384 t Farbhölzer, Farbenextracte, 159.102 t Feldfrüchte, 8888 t Futterstoffe und Biertreber, 1062 t Gerbstoffe, 5534 t Harze, 1841 t Häringe, 1783 t inländische geschnittene Hölzer, 1144 t Kartoffeln, 859 t Kaufmannsgüter, 1357 t Lumpen, 4744 t Mehl, 2816 t Oele, Fette, 7028 t Pappen und Papier, 6170 t Petroleum, 7697 t Roheisen, 3164 t Rohjute, 7607 t Rohzucker, 1802 t Sandsteine, 1456 t Schwefel; der Locoverkehr u. A. auf 43.781 t Baumstämme, 17.969 t Braunkohle, 7885 t Bruchsteine, Pflastersteine, 1062 t Feldfrüchte, 1592 t Sandsteine; der Verkehr im Hafen bei Riesa u. A. auf 14.030 t Baumwolle, Garne, 2497 t Düngemittel, 1040 t Eisentheile, Maschinentheile, Eisenwaaren, Stahl, 1775 t Farbhölzer, 14.923 t Feldfrüchte, 3772 t fremde Hölzer, 2822 t Futterstoffe, 1763 t Harze, 2254 t diverse Hölzer, 2403 t Häringe, 1067 t Kaufmannsgüter, 5888 t Oele, Fette, 25.002 t Petroleum, 2258 t Reis und Reisabfälle, 15.134 t Roheisen, 3683 t Rohjute, 6159 t Rohzucker, 947 t Mehl.

Hamburg. (Im Jahre 1896 erlassene Elbeschifffahrtsvorschriften.) In der freien und Hansestadt Hamburg sind im Jahre 1896 nachstehende, die Elbeschiffahrt betreffende Vorschriften erlassen worden:

I. Gesetze und Erlässe des Senates: Die Bekanntmachung des Senates vom 4. Mai 1896, G.-S. Nr. 22, betreffend die Ueberladung von explosiven Stoffen im Hafen; die Bekanntmachung des Senates vom 1. Juni 1896, G.-S. Nr. 31, betreffend die Ausführung des § 139 des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1895, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt; die Bekanntmachung des Senates vom 12. Juni 1896, G.-S. Nr. 37, betreffend Vorschriften für Schiffe mit explosiven Stoffen auf der Elbe.

II. Bekanntmachungen anderer Behörden: die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 25. Jänner 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 6, betreffend die Abfuhr des aus den Schiffen kommenden Abfalles; die Bekanntmachung derselben Deputation vom 31. Jänner 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 8, betreffend die Lade- und Löschfristen der Oberländer Kähne; die Bekanntmachung derselben Deputation vom 29. Februar 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 14, betreffend die Führung von Hecklichtern auf der Elbe; die Bekanntmachung derselben Deputation vom 15. April 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 18, betreffend die Auswechslung der rothen stumpfen Tonne P gegen eine Leuchttonne im Fahrwasser der Elbe vor Wittenbergen; die Bekanntmachung derselben Deputation vom 22. April 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 19, betreffend die Verlegung der schwarzen spitzen Tonnen 6 und 7; die Verordnung der Landherrenschaften der Marschlande und Bergedorfs vom 27. Mai 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 24, betreffend Vorschriften über die Fahrt der Dampfschiffe auf der Doveelbe, Goseelbe und im Schleusengraben bei Bergedorf; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 15. Juni 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 26, betreffend das Verbot des Ankerwerfens und des Treibens vor schleppenden Ankern im Norderloch zwischen Guanafleth und Mittelcanal; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 12. Juni 1896 nebst zugehöriger Strafsanction der Polizeibehörde vom 17. Juni 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 27, betreffend die Abfuhr des aus den Schiffen kommenden Abfalles; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 30. Juni 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 29, betreffend das Verbot des Ankerwerfens und des Treibens vor schleppenden Ankern in der Billwärder Bucht; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 22. Juli 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 33, betreffend die Verlegung von Fahrwasserzeichen; die Bekanntmachung derselben Deputation vom 6. August 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 35, betreffend die Verlegung der Spierentonnen a, b, c und d oberhalb der Ostemündung; die Bekanntmachung derselben Deputation vom 8. September 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 39, betreffend die Verlegung von Fahrwasserzeichen unterhalb der Kugelbake; die Bekanntmachung derselben Behörde vom 19. September 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 41, betreffend die zeitweilige Veränderung des Leuchtfeuers auf Juelsand und die die gleiche Angelegenheit betreffende Bekanntmachung der genannten Deputation vom 3. October 1896, Z. G.-S. II. Abth. Nr. 45, und die Bekanntmachung derselben Deputation vom 20. October 1896, G.-S. II. Abth. Nr. 47, betreffend die Anbringung farbiger Wasserstandszeiger in den Hamburger Häfen.

England. (Bau eines Postdampfers der „White Star Line" für den transatlantischen Verkehr.) Die Direction der „White Star Line" hat für den Verkehr zwischen Southampton und New-York einen Dampfer, „Oceanic" genannt, erbauen lassen, welcher sowohl für den Personen- als auch für den Gütertransport eingerichtet wird. Das neue, mit 22,000.000 Francs beköstigte Schiff hat eine Länge von 704 engl. Fuss = 210 Meter und ist dem grössten der derzeit verkehrenden Postdampfer gegenüber um 65 engl. Fuss und dem aus den Sechziger-Jahren her bekannten „Great Eastern", dem damals grössten Schiffe der Welt, gegenüber um 25 engl. Fuss länger. Seine Tragfähigkeit ist mit 17.000 Tonnen bemessen.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Dampfer „Pennsylvania" der Hamburg-Amerikanischen Schiffahrt-Gesellschaft.) Der von der Firma Harland & Wolff für die Hamburg-Amerikanische Schiffahrt-Gesellschaft erbaute Dampfer „Pennsylvania" hat seine erste Fahrt von New-York aus nach Hamburg mit einer (ausschliesslich der Bemannung und der Passagiere) 18.500 Tonnen betragenden Waarenbelastung, darunter 294.069 Bushel Getreidefracht, angetreten Die Direction der genannten Gesellschaft hat eine weitere Vermehrung ihres Schiffsparkes beschlossen, und zwar um einen Dampfer grösster und deren zwei über mittelgrosser Type, welche ebenfalls sowohl für Passagier- als Güterverkehr ein-

gerichtet werden sollen. Der erstere, welcher auf der Rhede der Firma Blohm & Voss erbaut wird, ist 125·40 Meter lang und fasst, unabhängig von der Anzahl Passagiere, 11.790 Tonnen Waare.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. März bei der Firma:

„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft"

der Generaldirector-Stellvertreter, k. k. Hofrath Heinrich Pfeiffer Ritter von Wellheim, als Procurist über Austritt gelöscht.

Ferner wurden bei der Firma:

„Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft"

Achilles Thommen als Vicepräsident der Administration über Ableben und Max Ritter von Pichler als vom k. k. Handelsminister mit Erlass vom 7. April 1892, Z. 1085, ernanntes Mitglied der Administration über laut Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 19. Februar 1897, Z. 2029, erfolgte Enthebung von dieser Function gelöscht und an Stelle des letzteren Se. Excellenz Johann Ritter von Obentraut, k. und k. geheimer Rath, k. k. Sectionschef und Generaldirector für Post- und Telegraphenangelegenheiten a. D. in Wien, als gemäss § 5 des auf Grund des Gesetzes vom 4. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 66, mit der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens von Sr. Excellenz dem k. k. Handelsminister mit Erlass vom 19. Februar 1897, Z. 2029, ernanntes Mitglied der Administration mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. März fand in Brünn unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Carl Freiherrn von Offermann, die elfte ordentliche Generalversammlung der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft statt. Vertreten waren 820 Actien, welche ein Capital von 164.000 fl. repräsentirten. Dem vorgetragenen Rechenschaftsberichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass sich die Gesammteinnahmen der gesellschaftlichen Localbahnen, zu welchen die Brünner Localeisenbahn und die Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz gehören, im Jahre 1896 auf 178.637 fl. erhöht haben, so dass nach Abrechnung der Ausgaben in der Höhe von 83.295 fl. sich ein Betriebsüberschuss von 95.342 fl. ergibt. Es wurde beschlossen, von dem nach Dotirung des Amortisations-, Reserve- und Erneuerungsfonds verbleibenden Reingewinne per 81.123 fl. wie im Vorjahre eine Dividende von 5½ pCt. auf das Actiencapital zu bezahlen und den Rest per 5007 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Weiters wurde beschlossen, den Betrieb der Localbahn Přivoz—Mährisch-Ostrau—Witkowitz, welcher bisher an die Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien verpachtet war, in eigene Regie, jedoch nur unter der Bedingung zu übernehmen, wenn die Gesellschaft für die mit der Ablösung des Betriebsvertrages verbundenen finanziellen Opfer eine entsprechende Compensation durch Abänderung der bestehenden Verträge mit den Gemeinden Přivoz, Mährisch-Ostrau und Witkowitz findet. Aus dem Berichte des Verwaltungsrathes wäre noch zu erwähnen, dass sich die Gesellschaft zur Ausführung einer Stadtbahn in Brünn mit elektrischem Betriebe im Principe entschlossen hat. Die aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Mitglieder Doctor Carl Freiherr v. Offermann, Generalconsul v. Lindheim und Geheimer Commercienrath Hugo Landau wurden einstimmig wiedergewählt, ebenso die bisherigen Revisoren Alfred Baron Klein, Carl Melion und Julius Epstein. Bei der Constituirung des Verwaltungsrathes wurde neuerlich Dr. Carl Freiherr v. Offermann zum Präsidenten und Generalconsul Wilhelm v. Lindheim zum Vicepräsidenten gewählt.

Localbahn Zwittau-Polička. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 13. März fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Wenzel Hübsch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ladislaus Miller eine ausserordentliche Generalversammlung der Localbahn Zwittau-Polička statt. Bei derselben waren das von der Regierung ernannte Mitglied des Verwaltungsrathes Generalsecretär Dr. Siegfried Werner und 13 Actionäre anwesend, welch letztere ein Capital von 740 Actien mit 148 Stimmen vertraten. In der Generalversammlung wurde einhellig beschlossen, die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn von Polička über Krouna, Cachnov und Wüst-Kamenitz zur Station Skutsch der Oesterr. Nordwestbahn mit einer als Schleppbahn herzustellenden Abzweigung zu den Granitbrüchen bei Skutsch zu erwerben und zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für diese Linie den Reservefonds heranzuziehen, neue Actien zu emittiren und ein Anlehen aufzunehmen. Demgemäss wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, die Concession für die bezeichnete Linie zu erwerben und die Art und Weise der Geldbeschaffung im Einvernehmen mit der Staatsverwaltung zu bestimmen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXII. Stückes.) Das am 31. März herausgegebene LXII. Stück enthält unter

Nr. 3068: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 23. März 1897, Z. 9754, betreffend die Sistirung des thierärztlichen Controldienstes an der italienischen Grenze.

Nr. 3069: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 26. März 1897, Z. 4825, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3070: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 19. März 1897, Z. 36.751/I, betreffend die theilweise Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen im Bezirke Brčka.

Nr. 3071: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 27. März 1897, Z. 8892, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3072: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 26. März 1897, Z. 3823, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3073: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 27. März 1897, Z. 3901, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3074: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 25. März 1897, Z. 6376, betreffend die Beschränkungen des Viehverkehres mit dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXIII. Stückes.) Das am 1. April herausgegebene LXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3075: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 27. März 1897, Z. 4914/II, betreffend die Sperrverfügungen für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien

Nr. 3076: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 27. März 1897, Z. 4665, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen mit Borstenvieh im Bezirke Tschernembl.

Nr. 3077: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 27. März 1897, Z. 4885, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Ausscheidung des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigs-Bahn.) Das Unternehmen der Hessischen Ludwigs-Bahn ist mit dem 1. Februar in den gemeinschaftlichen Besitz des preussischen und hessischen Staates übergegangen, und es ist für die Verwaltung und den Betrieb derselben eine Eisenbahn-Direction mit dem Sitze in Mainz und der Firma „Königl. preussische und grossherzogl. hessische Eisenbahn-Direction" errichtet worden. In Folge dessen scheidet der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft aus dem Vereine aus und es tritt an Stelle desselben die oben genannte Behörde

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 93 (Lüttich-Mastrichter Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XIII erschienen. Das im September 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 93 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. März d. J. dem Hafencapitän der Ersten privilegirten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Galatz Louis Sternard das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages II zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-Verband- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt ab 1. April 1897 der Nachtrag II zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 kr. per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 27. März 1897. [220]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der besonderen Bestimmungen über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen.

Die „Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen", enthalten in den gemeinschaftlichen Tarifheften Theil II, Heft A, B, C und D, treten mit 1. April 1897 ausser Kraft und werden ersetzt durch die bezüglichen Bestimmungen des vom gleichen Tage giltigen Nachtrages II zum Theil I, Abth. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Wien, am 27. März 1897. [221]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, sowie des Nachtrages I zum Anhange des Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 tritt zu obbezeichnetem Verbandsverkehre der Nachtrag I zum Tarife, sowie der Nachtrag I zum Anhange des Tarifes in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderung von Stationsnamen; Aufhebung und Aenderung von Frachtsätzen; Aufnahme neuer Frachtsätze; Aenderung des Verzeichnisses der Verkehrsstellen der Sächsischen Schmalspurbahnen; Aenderung der Tarife für Neben- und Schleppbahngebühren; Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge sind unentgeltlich bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 16. März 1897. [222]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Die im Nachtrage V zum Tarife Theil II, Heft 3, unter I, Seite 4—5, im Nachtrage V zum Tarife Theil II, Heft 4, unter II, Seite 3—4, und endlich im Nachtrage V zum Tarife Theil II, Heft 5, unter I, Seite 3—4, des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen besonderen Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) und anderen Gefässwagen treten mit 15. April 1897 ausser Kraft.

Vom 16. April 1897 an gelten für den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen die einschlägigen Vorschriften des vom 1. April 1897 giltigen Nachtrages II zum Tarife Theil I, Abth. B, des Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Wien, am 31. März 1897. [223]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses der Kolozsvárer Waarenlagerhaus-Actiengesellschaft.

Die in den Tarifen, Theil II, Heft 3, resp. Theil III, Heft 1 und 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, sowie im Anhange, Theil I und II, des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der „Kolozsvárer Waarenlagerhaus-Actiengesellschaft in Kolozsvár" wird auf „Waarenlagerhaus der Kolozsvárer Sparcassa und Creditbank in Kolozsvár" abgeändert.

Wien, am 31. März 1897. [224]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) und anderen Gefässwagen.

Am 1. April 1897 gelangen durch den Nachtrag II zum Tarif-Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland etc. andererseits einheitliche Bestimmungen für die Benützung von Kesselwagen zur Einführung.

Es treten daher die im obbezeichneten Verbande, Tarif-Theil II, Heft 1, Nachtrag IV, enthaltenen Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen mit Ende März 1897 und, soweit sie durch Vorschriften ersetzt werden, welche Einschränkungen in den bisherigen Vergünstigungen enthalten, erst am 14. Mai 1897 ausser Kraft.

Budapest, am 30. März 1897. [225]

Die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Aufnahme der Station Dédéaghadje-Port in den Ausnahmetarif Nr. 24.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart folgende vom 13. März datirte Kundmachung: Mit Giltigkeit vom dritten Tage nach Erscheinen der gegenwärtigen Publication wurde die Station Dédéaghadje-Port der Orientalischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 24 (frisches Fleisch, Eier etc.) des Tarifheftes III mit nachfolgenden Schnittfrachtsätzen einbezogen:

a) bei Aufgabe, bezw. Bezahlung von 5000 kg Frcs. 5·70,
b) bei Aufgabe, bezw. Bezahlung von 10.000 kg Frcs. 4·77.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einführung neuer Tarife und eines neuen Betriebsreglements.) Mit 1. April 1897 traten folgende neue Tarife in Giltigkeit:

1. Für den Personen- und Gepäcksverkehr,
2. für den Eil- und Frachtgutverkehr,
3. Ausnahmetarife für den internen und den serbischen Verkehr,
4. der Ausnahmetarif II für den Getreideverkehr mit der Station Vukovár der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Mit demselben Tage trat auch ein neues Betriebsreglement der Gesellschaft in Kraft.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen, Tarifheft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die mit Ausschreiben der General - Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Nr. 1827/428 III im Tarifanzeiger Nr. 1 vom 11. Jänner 1897 bis auf Weiteres eingeführten Frachtsätze für Glassandtransporte von Neubäu und Roding nach Furth i. W. trans. traten Ende März 1897 ausser Kraft.

— (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit ab 1. April 1897 gelangte der Nachtrag IV zur Einführung, welcher enthält:

I. Ergänzung des Vorwortes.
II. Aenderungen und Ergänzungen der Verkehrsordnung nebst Zusatzbestimmungen.
III. Ergänzungen, bezw. Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung.
IV. Neue Fassung der Anlage H (Vorschriften für die Beladung offen gebauter Güterwagen).
V. Die abgeänderten Abschnitte
   B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
   C. Nebengebührentarif (in deutscher Währung) und den Anhang: Alphabetisches Verzeichniss zum Abschnitt B.
VI. Theilweise Aenderung, bezw. Ergänzung des Tarifkilometerzeigers.
VII. Aenderung, bezw. Ergänzung der Tariftabellen.
VIII. Neuauflage der Ausnahmetarife.
IX. Aenderung des Nebengebührentarifes in österreichischer Währung.
X. Neuauflage der Bestimmungen über Nichtanwendung von Frachtsätzen.
XI. Berichtigung.

Durch den Nachtrag werden, abgesehen vom Abschnitt VI des Nebengebührentarifes (Deckenmiethe), lediglich Ermässigungen eingeführt. Soweit die Neuregelung der Gebühren für die Ueberlassung von Decken Erhöhungen der bisherigen Sätze zur Folge hat, treten die neuen Bestimmungen erst vom 1. Mai 1897 ab in Kraft.

Dieser Nachtrag kann von dem Materialdepot der General-Direction um den Preis von 1 Mark für das Stück bezogen werden.

Durch Einführung des Nachtrages IV treten die Nachträge I, II und III, sowie alle im Heft C enthaltenen Ausnahmetarife, ferner die im Tarifanzeiger der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen enthaltenen Ausschreiben zu Heft C unter laufender Nr. 26, 27, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 38 und 39 ausser Kraft.

— (Auflassung des Vicinalbahnzuschlages für Holz.) Die Seitens der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Ausschreiben Nr. 9658/5180 III im Tarifanzeiger Nr. 4 vom 3. Februar 1897 veröffentlichte Auflassung des Vicinalbahnzuschlages für Stamm- und Grubenholz auf der Vicinalbahn Feucht-Altdorf wird auf die Holzsendungen des Specialtarifes III, dann der Ausnahmetarife 1b und 2, vorerst mit der zeitlichen Beschränkung bis zum 30. September 1897, ausgedehnt.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. (Neuer Tarif.) Am 1. April gelangte an Stelle des bisherigen Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes vom 1. April 1895, welcher vollständig aufgehoben wurde, ein neuer Tarif zur Ausgabe. Die eintretenden Erhöhungen gelten erst vom 1. Mai ab. Ausser dem bisherigen Inhalte des Tarifes bringt die Neuauflage unter den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger ein Verzeichniss derjenigen Stationen, auf welchen die Annahme und Auslieferung schwerwiegender Fahrzeuge ausgeschlossen ist. Die Entfernungen sind unter Berücksichtigung der in Folge Eröffnung der Abkürzungsstrecken Rixdorf—Nieder-Schöneweide—Johannisthal und derjenigen Schoppinitz R. O. U. E. und Myslowitz eintretenden Abkürzungen und der durch die Breslauer Umgehungsbahn bedingten Aenderungen neu berechnet worden. Die Linien der Breslauer Umgehungsbahn bringen sowohl Erhöhungen als Abkürzungen in den Entfernungen mit sich. Die Haltestelle Blasdorf hat im neuen Tarif die wirklichen, um 4 bis 5 km ermässigten Entfernungen erhalten. In Folge der allgemeinen Entfernungsverschiebung wurde auch die Umrechnung einzelner Ausnahmetarife erforderlich. Zu diesen gehören die Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 5a für gebrannte Steine, 5b für Pflastersteine, 6a für Braunkohlen, 7 für Eisenerze, 8 für Giesserei-Roheisen, 9 für Eisen und Stahl, 10 für Getreide etc., B. für Spiritus und Sprit, D. für Kartoffelstärkefabrikate, E und E I. für Eisen und Schiffsbaueisen, N. für Rohblei und Rohzink. Bei diesen Ausnahmetarifen treten theils Erhöhungen, theils Ermässigungen ein.

In den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) sind einzelne Brennstoffe und der Artikel Holz, wie im Specialtarif III genannt, aufgenommen worden. Für Gascoaks kommen die für Rüben geltenden Bestimmungen wegen Frachtberechnung nach dem Ladegewichte zur Anwendung. Der Ausnahmetarif 6a für Braunkohle etc. hat eine erhebliche Erweiterung insofern erfahren, als im Verkehr von den Braunkohlen-Versandtstationen allgemein die Sätze des Rohstofftarifes zur Anwendung kommen, insoweit nicht in der Stations-Tariftabelle dieses Ausnahmetarifes billigere Sätze angegeben sind. Das Artikelverzeichniss dieses Ausnahmetarifes hat ebenfalls eine Aenderung erfahren. Der Ausnahmetarif 6b für Braunkohlenbriquetts in Mengen von mindestens 20.000 kg gilt auch für Nasspresssteine. In den Ausnahmetarif D. für Kartoffelstärkefabrikate sind nur die neuen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern giltigen Sätze aufgenommen worden. Die bisherigen, allgemein für die Ausfuhr über See geltenden Sätze des bisherigen Ausnahmetarifes D. im Haupttarif vom 1. April 1895 bleiben noch bis 1. September 1897 bestehen.

Unter F. gelangt ein neuer Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) von den schlesischen Versandtstationen nach Stettin und Swinemünde zur Einführung. In den Ausnahmetarifen sind diejenigen Stationsverbindungen beseitigt worden, welche seit 1. April 1895 überhaupt keinen Verkehr gehabt haben.

Abdrücke des neuen Tarifes können durch die Verkaufsstellen des Tarifes zum Preise von drei Mark für das Stück bezogen werden. Auskunft ertheilt schon jetzt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau.

Russland. (Massnahmen im Interesse der Förderung des russischen Exportes.) Zwischen den russischen Eisenbahnen und einer Reihe ausländischer Rhedereien (englische, holländische, belgische, deutsche, dänische, schwedische und französische) ist ein Vertrag betreffs der Transporte von Mehl und anderen Waaren im directen überseeischen Verkehr von den russischen Eisenbahnstationen nach ausländischen Hafenplätzen zu Stande gekommen. Was den Import anbelangt, so besteht ein solcher Vertrag schon lange, während die bezüglichen, den Export aus Russland betreffenden Verhandlungen mehrere Jahre gedauert haben, wobei bis in die jüngste Vergangenheit nichts weiter erreicht wurde, als ein Durchfrachttarif für den Export von Sandzucker. Ab 1. Februar 1897 trat nun der neue Durchfrachttarif für den Export von Zucker, Mehl, Oelkuchen, Butter und Käse im nordischen überseeischen Verkehr in Kraft. Hiedurch sind den Abladern der Waare sehr grosse Bequemlichkeiten gewährt, da die Waare jetzt auf jeder russischen Eisenbahnstation zur Beförderung nach einem der ausländischen Conventionalhäfen aufgegeben werden kann, wobei die Fracht auf der europäischen Eisenbahnstation für den ganzen Transport per Bahn und Schiff bezahlt oder nachgenommen wird. Um die Umladung an den russischen Hafenplätzen brauchen sich die Ablader nicht weiter zu kümmern.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
822	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Abfälle von altem Eisen und altem Stahl etc. der Pos. A—7 a, Eisen und Stahl, auch verzinkt etc. der Pos. E—6, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—7, Eisen und Stahl, roh etc. der Pos. E—8, Eisen und Stahl, alt und gebrochen etc. der Pos. E—9,	Jinec-Čenkau	Annathal Rothau	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten: a) unter 5000 kg pro Frachtbrief; b) von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a) 176 b) 136		Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten auch in der umgekehrten Richtung
				Pisek						188 146				
				Přibram						182 140				
				Jinec-Čenkau	Chodau					164 131				
				Pisek						184 143				
				Přibram						170 135				
			I. Abfälle von altem Eisen und altem Stahl etc. der Pos. A—7 a, II. Eisen und Stahl, alt und gebrochen etc. der Pos. E—9, Eisen und Stahl, roh etc. der Pos. E—8 des Tarifes, Theil I, der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Jinec-Čenkau	Annathal Rothau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad I.) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen ad II.) das Ladegewicht des verwendeten Wagens				ad I. und II. 99				
				Pisek						103				
				Přibram						101				
				Jinec-Čenkau	Chodau					97				
				Pisek						102				
				Přibram						99				
823	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl b) Mineraltheer	Mährisch-Ostrau	Palota-Ujpest	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 179·0 b) 149·0		Im Kartirungswege		
					Köbánya alsó und felsö p. u.					179·0 149·0				
				Oderberg	Palota-Ujpest					180·6 150·6				
					Köbánya alsó und felsö p. u.					180·6 150·6				

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
824	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	a) Steinkohlen und Briquetts b) Coaks mit (Ausnahme von Gascoaks)	Rheinländisch-Westphälischen Stationen	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol und Vorarlberg), sowie nach Stationen der Südbahn-Gesellschaft (Linien auf österr. Gebiete)	ad a) Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. ad b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief; der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hiebei jedoch für Wagen mit einem Ladegewichte von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet. Stellt sich indes das demnach festgestellte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht für das letztere berechnet. Directe Aufgabe von der deutschen Aufgabs- nach der österr. Bestimmungsstation	Vom 6. April 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, spätestens bis Ende December 1897	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, vom 1. März 1894		Siehe nebenstehende Schnitt-Tarif-Tabellen		Im Kartirungswege	.	

Insoweit die hiedurch verlautbarten neuen Frachtsätze gegenüber dem bis incl. 5. April 1897 giltigen Tarife (Ausnahmetarif 16 im Theil II, Heft 3, des obbezeichneten Eisenbahnverbandes) Frachterhöhungen oder Verkehrbeschränkungen ausdrücken, bleiben die seitherigen Frachtsätze des ebenbezeichneten Ausnahmetarifes **noch bis 1. Juni 1897** in Wirksamkeit.

Bezüglich der in den Nachträgen I, IV und V zum vorbezeichneten Tarif-Theil II, Heft 3, zum Ausdrucke gebrachten Frachtermässigungen im Rückvergütungswege wird verlautbart, dass dieselben bei Anwendung der hier publicirten neuen Frachtsätze keine Anwendung finden; für die jedoch bis incl. 5. April 1897 aufgelieferten Transporte bleibt die Rückvergütung wie seither an die Auflieferung der in den bezeichneten Tarifnachträgen stipulirten Mindestmengen gebunden, wobei selbstverständlich jene bezüglichen Sendungen mitzählen, welche ab 6. April 1897 bis zum Ablaufe der für die Auflieferung der stipulirten Mindestmenge bestimmten Zeit auf Grund der neuen Frachtsätze — unter Wegfall der seitherigen Rückvergütung — zur Abfertigung gelangen.

Schnitttafel A.

Oesterreichische Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I	Schnitt II
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Amstetten	K.k.St.B.	0·46	—
Assling	„	0·94	—
Aussee	„	0·44	—
Berndorf	„	0·65	—
Bischofshofen	„	0·39	—
Bludenz	„	—	0·26
Bozen-Gries	S.B.	0·77	—
Bregenz	K.k.St.B.	—	0·10
Brixen	S.B.	0·69	—
Brixlegg	„	0·26	—
Brückl	K.k.St.B.	0·78	—
Bruck a. M.	S.B.	0·74	—
Dalaas	K.k.St.B.	—	0·32
Dornbirn	„	—	0·14
Ebensee	„	0·34	—
Eisenerz	„	0·58	—
Feldkirch	„	—	0·20
Flaurling	„	—	0·51
Flirsch	„	—	0·41
Franzensfeste	S.B.	0·67	—
Frastanz	K.k.St.B.	—	0·24
Gmunden	„	0·32	—
Götzis	„	—	0·17
Graz	S.B.	1·00	—
Hainfeld	K.k.St.B.	0·60	—
Hieflau	„	0·56	—
Hohenems	„	—	0·17
Hüttenberg	„	0·90	—
Imst	„	—	0·48
Innsbruck	S.B.	0·47	—
Jenbach	„	0·31	—
Judenburg	K.k.St.B.	0·65	—
Kematen in Tirol	„	—	0·53
Kernhof	„	0·63	—
Kindberg	S.B.	0·84	—
Kirchbüchl	„	0·21	—
Klagenfurt	„	0·80	—
Knittelfeld	„	0·65	—
Laibach	K.k.St.B. u. S.B.	1·02	—
Landeck	K.k.St.B.	—	0·44
Langen	„	—	0·34
Lautrach	„	—	0·10
Leoben	K.k.St.B. u. S.B.	0·61	—
Leobersdorf	S.B.	0·65	—
Lilienfeld	K.k.St.B.	0·58	—
Linz	„	0·34	—
Linz Umschlagsplatz *)	„	0·39	—
Nendeln	„	—	0·24
Nenzig	„	—	0·24
Neuberg	„	1·03	—
Oetzthal	„	—	0·49
Pettneu	„	—	0·39
Pians	„	—	0·43
Pöchlarn	„	0·51	—
Prevali	S.B.	1·10	—
Rankweil	K.k.St.B.	—	0·20
Ratschach-Weissenfels	„	0·90	—
Rosenau	„	0·49	—
Rottenmann	„	0·53	—
St. Anton	„	—	0·39
St. Michael	„	0·60	—
St. Pölten	„	0·56	—
St. Veit a. d. Gölsen	„	0·58	—
Schaan-Vaduz	„	—	0·26
Schärding	„	0·10	—
Scheibbs	„	0·54	—
Scheifling	„	0·70	—
Schönwies	„	—	0·46
Schrambach	„	0·60	—
Schwarzach	„	—	0·10
Silz	„	—	0·51
Steyr	„	0·44	—
Strassenhaus	„	—	0·26
Strengen	„	—	0·43
Telfs	„	—	0·51
Thalheim	„	0·66	—
Traismauer	„	0·58	—
Trieben	„	0·54	—
Trient (Trento)	S.B.	0·89	—
Triestinghof	K.k.St.B.	0·65	—
Unzmarkt	„	0·68	—
Villach	K.k.St.B. u. S.B.	0·85	—
Völs	K.k.St.B.	—	0·54
Waidhofen a. d. Ybbs	„	—	0·51
Wilten	„	—	0·54
Wels	„	0·31	—
Zeltweg	„	0·65	—
Zirl	„	—	0·53

Schnitttafel B.

Deutsche Stationen	Bahnbezeichnung	Schnitt I	Schnitt II
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Alsdorf	K.	1·345	1·28
Altenessen	Ess.	1·345	1·29
Annen Nord	„	1·325	1·31
Aplerbeck	„	1·325	1·32
Barop	„	1·325	1·32
Berge Borbeck	„	1·345	1·29
Bismark i. W.	„	1·345	1·31
Blankenstein	„	1·325	1·30
Bochum B. M.	„	1·335	1·30
Bochum Rh.	„	1·335	1·31
Bodelschwingh	„	1·345	1·33
Bommern	„	1·315	1·31
Bottrop K. M.	„	1·345	1·29
Brederscheid	Elb.	1·335	1·28
Bruch	Ess.	1·345	1·32
Buer	„	1·355	1·31
Camen	„	1·355	1·35
Carnap	„	1·355	1·30
Castrop	„	1·355	1·32
Caternburg Nord	„	1·355	1·30
Courl	„	1·345	1·34
Dahlhausen (Ruhr)	„	1·335	1·29
Dahlhausen Ruhr, Zeche Charlotte	„	1·335	1·28
Dinslaken	„	1·355	1·30
Dortmund K. M.	„	1·335	1·33
Dortmunderfeld	„	1·335	1·32
Eschweiler	K.	1·325	1·26
Essen B. M.	Ess.	1·345	1·29
Essen B. M., Zeche ver. Hagenbeck	„	1·335	1·28
Essen Rh.	„	1·345	1·29
Eving	D.G.E.	1·345	1·33
Frintrop	Ess.	1·345	1·29
Gelsenkirchen	„	1·345	1·30
Gladbeck	„	1·365	1·32
Zeche Gneisenau bei Derne	D.G.E.	1·345	1·34
Haspe	Elb.	1·305	1·28
Hasslinghausen	„	1·325	1·27
Hattingen	Ess.	1·335	1·29
Heissen	„	1·345	1·29
Herne	„	1·345	1·31
Herzogenrath	K.	1·355	1·29
Hoerde	Ess.	1·325	1·32
Hoerde-Hachmey	Elb.	1·325	1·31
Holzwickede	„	1·315	1·31
Homberg	K.	1·345	1·28
Horrem	„	1·275	1·21
Kalscheuren	K.	1·245	1·17
Kierberg	„	1·245	1·18
Köln Ehrenfeld	„	1·255	1·19
Kohlscheid	„	1·345	1·28
Kray (Nord)	Ess.	1·345	1·30
Kupferdreh	„	1·335	1·28
Laer	„	1·325	1·31
Langendreer B. M.	„	1·325	1·31
Langendreer Rh.	„	1·325	1·31
Liblar	K.	1·255	1·19
Löttringhausen	Elb.	1·315	1·31
Lütgendortmund	Ess.	1·335	1·32
Mariagrube	K.	1·345	1·28
Marten	Ess.	1·345	1·33
Meiderich	„	1·345	1·29
Mengede	„	1·345	1·33
Merklinde	„	1·355	1·33
Morsbach bei Aachen	K.	1·345	1·27
Neumühl	Ess.	1·345	1·29
Oberhausen und Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte)	„	1·335	1·28
Präsident	„	1·335	1·31
König von Preussen	„	1·325	1·31
Rauxel	„	1·355	1·32
Recklinghausen	„	1·355	1·33
Riemke	„	1·335	1·30
Riemke, Zeche ver. Hannibal	„	1·335	1·30
Rüttenscheid	„	1·345	1·29
Schalke	„	1·355	1·31
Schee	Elb.	1·325	1·27
Silschede	„	1·335	1·28
Sprockhövel	„	1·335	1·28
Steele Nord	Ess.	1·345	1·28
Sterkrade	„	1·345	1·29
Styrum	„	1·335	1·28
Ueckendorf-Wattenscheid	„	1·335	1·31
Unna	Elb.	1·325	1·32
Unna-Königsborn	Ess.	1·345	1·34
Wanne	„	1·345	1·31
Wattenscheid	„	1·335	1·30
Weitmar	„	1·335	1·30
Werden	„	1·335	1·28
Wickede-Asseln	„	1·345	1·33
Wiemelhausen	„	1·335	1·30
Witten B. M.	„	1·315	1·31
Würselen	K.	1·335	1·27

*) 1. Diese Station dient nur zur Vermittlung des Verkehres vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt. Eine Aufgabe oder Abgabe von Locosendungen findet daher in Linz Umschlagsstation nicht statt.

2. Die vorstehenden Anstossbeträge verstehen sich nur für den Verkehr von, bezw. nach der Station Linz Umschlagsplatz und umfassen demnach z. B. nicht die Gebühr für die Ueberladung der Güter von den Eisenbahnwagen in das Schiff oder umgekehrt.

Anmerkung. Die Gesammtfrachtsätze ergeben sich durch Zusammenstoss der Theilfrachten der Schnitte I oder II in der Schnitttafel A mit den Theilfrachten der gleichnummerigen Schnitte in der Schnitttafel B.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
825	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mauer- und Dachziegel	Teschen K.F.N.B.	Friedek-Mistek	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Die Sendungen müssen für die Neuanlage eines industriellen Etablissements in Friedek-Mistek bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	6·3 kr.	3·6 kr.	2·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Friedek-Mistek als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen für die Neuanlage eines Industrie-Etablissements in Friedek-Mistek verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
826	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Mehl (mit der Bestimmung nach den nordafrikanischen, sowie nach über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen)	Budapest dunap. t. p. u.	Fiume	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Die Mehlsendungen müssen spätestens binnen drei Monaten nach dem Anlangen in Fiume nach den in der 4. Rubrik genannten Häfen verschifft werden. Die in Fiume eventuell vorzunehmende Umpackung in Fässer hat auch innerhalb dieser Zeit zu erfolgen. 3. Die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen behalten sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in Rubrik 4 angeführten Häfen hinsichtlich der Identität der Sendungen und im eigenen Wirkungskreise zu controliren und diesbezüglich die erforderlichen Massnahmen zu treffen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	Heller 186	106	80	Im Rückvergütungswege	Gegen die die Verfrachtung nach Fiume nachweisenden, auf eine Mühle, resp. bei Provenienz aus Budapest auf den ungar. Landes-Mühlenverband als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe und Frachtbrief-Duplicate, weiters gegen die auf dieselbe Mühle, resp. auf den ungar. Landes-Mühlenverband als neuerliche Aufgeber lautenden, die Verschiffung nach den in Rubrik 4 angeführten Häfen nachweisenden Original-Schiffsconnossements. Obige Documente sind bis spätestens Ende März 1898 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b) einzureichen	
				Budapest S.B.					180	100	80			
				Budapest-Lipótváros					196	106	90			
				Budapest nyug. p. u.					196	106	90			
				Ó-Buda-Filatorigat					186	106	80			
				Eszék und Eszékalváros					190	110	80			

1. Auf diese Begünstigung können nur solche Mühlen Anspruch erheben, welche sich vorher vertragsmässig verpflichtet haben, während der Dauer der Begünstigung sämmtliche nach den in Rubrik 4 angeführten Häfen zu verfrachtenden Mehlsendungen ausschliesslich über Fiume zu instradiren. Die Einhaltung dieser Bedingung kann die kgl. Ungar. Staatseisenbahn nach eigenem Gutdünken controliren.
2. Für die diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Mehlsendungen kann keinerlei anderweitige Rückvergütung beansprucht werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
827	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Lupków	Ernsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft I für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	128 Heller		Im Kartirungswege		
828	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzwolle	Gross-Hollenstein	Waidhofen a. d. Ybbs	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	17 kr. ö. W. = 34 Heller	24 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
22	Nr. 1 vom 2. Jänner 1897	34	Südbahn-Gesellschaft		Mehl	Martonvásár und Velencze Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen österr. Stationen der Südbahn-Gesellschaft, sowie von Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Triest und Fiume	In der Rubrik 4 (Artikel) hat es statt: „Mehl (mit der Bestimmung nach England oder Brasilien oder nach über Gibraltar hinaus gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen)“ zu lauten: „Mehl (mit der Bestimmung nach England, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen“. Giltig vom dritten Tage nach erfolgter Publication	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
23	Nr. 1 vom 2. Jänner 1897	35	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen etc. und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Stationen der Strecken: Barcs — Légrád, Csáktornya — Budapest loco und transit und Gelse—Szombathely Cilli	Cilli Triest S.B. und Fiume	Unter den in der Rubrik 6, bezw. 13 enthaltenen Bedingungen hat es statt: „nach England, Brasilien oder nach belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen" zu lauten: „nach England, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Hafen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen". Giltig vom dritten Tage nach erfolgter Publication	
24	Nr. 1 vom 2. Jänner 1897	17	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Mehl	Zágráb M. Á. V. S. B.	Fiume	Mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Verlautbarung findet das bezogene Zugeständniss auch für Mehl mit der Bestimmung nach der nordafrikanischen Küste, sowie nach über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen Anwendung	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.	Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.	Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. Wien, 6. April 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Tetschen über Bodenbach nach Eulau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fabrikanten Eduard Spalek in Tetschen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Tetschen über Bodenbach nach Eulau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. März 1897. Z. 3051/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbezeichneten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Flügelbahnen der projectirten Gosaubahn, und zwar:
1. von der Projectstation Gosau zu den Gosauseen mit einer Drahtseilbahn auf die Zwieselalpe und mit einer Zahnradbahn auf den Dachstein, und
2. von der Projectstation Gosaumühle nach Hallstatt und zum dortigen ärarischen Salzsudwerke in der Lahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Ingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz mit dem Erlasse vom 12. März 1896, Z. 72.726 (Verordnungs-Blatt Nr. 34 vom 24. März 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbezeichneten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Flügelbahnen der projectirten Gosaubahn, und zwar:

1. von der Projectstation Gosau zu den Gosauseen mit einer Drahtseilbahn auf die Zwieselalpe und mit einer Zahnradbahn auf den Dachstein, und
2. von der Projectstation Gosaumühle nach Hallstatt und zum dortigen ärarischen Salzsudwerke in der Lahn

auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 26. Februar 1897. Z. 2427/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Localbahn von der Station Schüttenhofen der Staatsbahnstrecke Horažďowitz-Babin—Taus nach Bergreichenstein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem k. k. Baurathe und Inspector der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen i. R. Carl Pleniger in Wien im Vereine mit dem Ingenieur Franz Moldenhauer in Wien mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 15. November 1895, Z. 58.598 (Verordnungs-Blatt Nr. 139 vom 30. November 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Localbahn von der Station Schüttenhofen der Staatsbahnstrecke Horažďowitz-Babin—Taus nach Bergreichenstein auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. Februar 1897. Z. 3036/I.

Internationale Sanitäts-Conferenz in Venedig.

In der unter dem Vorsitze des Hofrathes Professors Dr. Vogl stattgefundenen Sitzung des Obersten Sanitätsrathes vom 27. März d. J. erstattete Ministerial- und Obersanitätsrath Dr. Ritter v. Kusý Bericht über den Verlauf und Erfolg der internationalen Sanitäts-Conferenz in Venedig, bei welcher er als Delegirter des Ministeriums des Innern fungirt hatte.

Es waren bei dieser Conferenz 19 Staaten mit 23 diplomatischen und 36 Fachdelegirten vertreten, unter welch letzteren sich 33 Sanitätsorgane und ärztliche Fachgelehrte befanden.

Die Eröffnungssitzung der internationalen Conferenz, in welcher das von Oesterreich-Ungarn verfasste Programm vorgelegt und unter beifälliger Befürwortung hervorragender Vertreter der Auslandsstaaten zur Grundlage der Berathungen genommen wurde, fand am 16. Februar d. J., die Zeichnung der Convention durch die bevollmächtigten diplomatischen und Fachdelegirten am 19. März d. J. statt.

Zur Feststellung der scientifischen Grundlagen und Vorschläge wurde eine technische und zur Berathung über die Mittel und Wege zur Durchführung der Beschlüsse der Convention eine diplomatische Commission bestellt.

Die scientifische Commission vertheilte specielle Gebiete ihrer Arbeit an zwei Subcommissionen, und zwar an ein fachtechnisches Comité zur Feststellung der Massnahmen für Europa und ein solches für die Länder ausser Europa.

Die Gesammtarbeit wurde in 10 Plenarsitzungen und 15 Commissionssitzungen bewältigt.

Als Präsident der internationalen Conferenz, sowie der diplomatischen Commission fungirte Se. Excellenz Graf Bonin-Longare, Unterstaatssecretär des auswärtigen Amtes in Rom; zum Präsidenten der technischen Gesammtcommission wurde über Vorschlag des österreichischen Fachdelegirten Professor Brouardel, Präsident des Comité für öffentliche Gesundheitspflege für Frankreich und Decan der medicinischen Facultät in Paris, zum Referenten Professor Dr. E. van Ermengen, Professor der Hygiene und Bacteriologie an der Universität in Gent, gewählt.

Dem Subcomité für die Staaten ausser Europa präsidirte Professor Proust, General-Sanitätsinspector und Mitglied der medicinischen Akademie in Paris; als Referent fungirte der Chef der Sanitäts-Direction in Rom Dr. R. Santoliquido.

Vorsitzender der Subcommission für Europa war Dr. von Sousa-Martius, Universitäts-Professor in Lissabon, Referent M. Beco, Generalsecretär des Ministeriums für öffentliche Arbeiten in Brüssel.

Die Arbeiten der Conferenz wurden wesentlich gefördert durch die schon in den ersten Sitzungen erfolgten Beitrittserklärungen Grossbritanniens und Schweden-Norwegens, sowie durch die bedingte Beitrittserklärung der Türkei zu den Beschlüssen der Pariser Convention, wodurch die Hindernisse der Ratification derselben beseitigt waren und es ermöglicht wurde, die Beschlüsse dieser Convention gemeinsam mit den Beschlüssen der Sanitätsconferenzen in Venedig und Dresden zur Grundlage der in Bezug auf die Abwehr und Bekämpfung der Pest zu treffenden Sanitätsmassnahmen zu nehmen.

Die Gefahr der drohenden Pestinvasion aus Asien auf dem See- und Landwege wurde wesentlich eingeschränkt durch die unter allgemeinem Beifalle abgegebenen Erklärungen der Vertreter Englands, dass die indische Regierung die Pilgerfahrten der Mohammedaner in Indien nach Mekka sistirt, ferner durch die Erklärung des russischen Vertreters, dass im ganzen Gebiete des russischen Reiches in gleicher Weise, wie dies Seitens Frankreichs hinsichtlich der Mohammedaner in Algier geschehen ist, sämmtliche Pilgerfahrten sowohl der Mohammedaner nach Mekka als der christlichen Bevölkerung nach Palestina für dieses Jahr untersagt sind; dann durch die Erklärung der Vertreter der Türkei und Persiens, dass auch die Pilgerfahrten der Schiiten nach dem heiligen Orte Mesched auf dem Landwege verboten wurden. Desgleichen wurden die Erklärungen der Vertreter von Oesterreich-Ungarn, Rumänien und Bulgarien beifällig aufgenommen, nach welchen Pilgerfahrten der mohammedanischen Bevölkerung dieser Staaten auf das geringste Mass eingeschränkt und die strengsten Ueberwachungsmassregeln hinsichtlich derselben vorgesehen worden sind.

Die Bestimmungen der internationalen Sanitäts-Conferenzen in Venedig, Dresden und Paris betreffend die Cholera-Abwehr wurden einer genauen Durchsicht unterzogen, ihre Anwendbarkeit in Bezug auf die Pest geprüft und die erforderlichen Modificationen, bezw. Verschärfungen festgestellt.

In dieser Hinsicht wurde auf Grund eingehender fachmännischer Erörterungen die erforderliche Beobachtungsdauer von der Pestinfection verdächtigen Personen auf zehn Tage vom Zeitpunkte der vermuthlichen oder möglichen Infection festgesetzt und hinsichtlich der Gegenstände und Handelsobjecte, welche bei infectionsverdächtiger Provenienz vom Verkehre ausgeschlossen werden können, auf Grund der gesammelten Erfahrungen und wissenschaftlichen Experimente über die Empfänglichkeit von Thieren für Pestinfection, sowie über die Verbreitung der Pest in ihren Ursprungsstätten eine Liste der in sanitätspolizeilicher Hinsicht in Betracht kommenden Objecte verfasst. Hiebei, sowie bei der Feststellung der Massnahmen gegen die Pest gewährten zahlreiche theils officielle, theils von Fachautoritäten der Conferenz gemachte und im Protokoll aufgenommene Mittheilungen über die Pest und Pestmassregeln eine sehr willkommene Unterstützung.

Unter diesen waren insbesondere die Mittheilungen des Directors des englischen Sanitätsamtes in London Dr. Thorne-Thorne, sowie des aus Indien zur Conferenz berufenen General-Sanitätsdirectors in Bombay M. James Cleghorn über die Verbreitung und den gegenwärtigen Stand der Pest in Indien, sowie vorgelegte wissenschaftliche Exposés der Professoren E. van Ermengen, Proust und Brouardel, sowie des Professors der pathologischen Anatomie und der Bacteriologie in Turin R. von Foa von hervorragender Bedeutung; desgleichen wurden Mittheilungen neuer Seesanitäts-Ordnungen, welche in Frankreich, England und Deutschland dem gegenwärtigen Stande der Wissenschaft entsprechend eingeführt worden sind, den Protokollen einverleibt, ebenso die Mittheilungen über die wissenschaftlichen Expeditionen, welche Seitens der hervorragendsten Culturstaaten, und zwar aus Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Deutschland, Italien und Russland, nach Indien zur näheren Erforschung der Pestkrankheit entsendet worden sind.

Hinsichtlich der zum Schutze des europäischen Continentes gegen die Pest wichtigen sanitären Einrichtungen Persiens, welchen die Frage der Errichtung eines internationalen Sanitätsconseils in Teheran galt, wurden Seitens der Delegirten der persischen Regierung und Russlands insofern befriedigende Erklärungen abgegeben, als in Teheran ein Sanitätsconseil von in Europa promovirten Aerzten mit dem als Fachautorität bekannten Dr. Tholozan an der Spitze besteht, in Persien zahlreiche Sanitätsstationen mit theils russischen, theils englischen Aerzten errichtet wurden und die rückhaltslose Mittheilung über Auftreten der Pestfälle an die Vertreter der europäischen Staaten in Persien zugesichert wurde.

Mit Rücksicht hierauf wurde die Frage der Errichtung eines internationalen Sanitätsconseils in Teheran von der Tagesordnung abgesetzt.

Der Erfolg der von Oesterreich Ungarn angeregten jüngsten Conferenz in Venedig kann daher in jeder Hinsicht als ein vollständiger und sehr erfreulicher bezeichnet und ausgesprochen werden, dass derselbe der nothwendigen internationalen Gemeinsamkeit auf dem Gebiete der sanitären Epidemievorsorge wesentliche Dienste geleistet hat.

Die in allen grossen Fragen hervorgetretene Einmüthigkeit der wissenschaftlichen Anschauungen der hervorragendsten Vertreter des Sanitätswesens und Sanitätsdienstes aus den verschiedensten Theilen der Welt war geeignet, einen um so mächtigeren und tieferen Eindruck hervorzubringen, als auch das gastliche Entgegenkommen der Stadtrepräsentanz von Venedig, sowie der italienischen Regierung und der collegiale Verkehr der Conferenzmitglieder unter einander nur geeignet waren, die gedeihliche Lösung dieser internationalen Aufgabe zu fördern.

Der Oberste Sanitätsrath nahm die Ausführungen des Berichterstatters zur beifälligen Kenntniss und stimmte dem Antrage des Sanitätsreferenten zu, dass dem wissenschaftlichen Inhalte der Conferenzprotokolle durch geeignete Publication im „Oesterreichischen Sanitätswesen“ die weiteste Verbreitung unter den öffentlichen Sanitätsorganen gegeben werde.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen. (Linienüberführung der Böhmischen Westbahn mit der Kaiser Franz Josef-Bahn nächst der Station Pilsen Skodawerke und Herstellung einer Haltestelle: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen vorgelegte Variantenproject über die Herstellung einer Personen-Haltestelle und der Linienüberführung der Böhmischen Westbahn mit der Kaiser Franz Josef-Bahn nächst der Frachtenstation Pilsen Skodawerke der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3188/IV.]

Ostgalizische Localbahnen. (Linie Hadyńkowce—Iwanie und Teresin—Skała: Programm für commissionelle Verhandlungen.) Der k. k. Statthalterei in Lemberg wurde eröffnet, dass anlässlich der Stationscommission, politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Theilstrecke von km 27·510 bis ans Ende der Linie Hadyńkowce—Iwanie puste und hinsichtlich der Linie Teresin—Skała der Ostgalizischen Localbahnen der k. k. Oberingenieur Emil Brosch in Vertretung des Eisenbahnministeriums interveniren wird. [Z. 4628/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Vergrösserung des Approvisionirungs-Magazines am Bahnhofe Wien.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Vergrösserung des Approvisionirungs-Magazines der Südbahn-Bediensteten in der Laxenburgerstrasse im X. Bezirke von Wien auf Bahngrund der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4323/IV.]

— (Bauconsensertheilung für Geleiseanlagen und Umgestaltungen am Wiener Bahnhofe.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend Geleiseanlagen und Umgestaltungen am Bahnhofe in Wien, ertheilt. [E.-M.-Z. 4041/IV.]

— (Linie Wien—Triest: Abtragung von zwei Weichen am Grazer Bahnhofe.) Das k. k. Eisenbahnmininisterium hat den Consens für die Abtragung der zwei Weichen Nr. 39 und 46 am Bahnhofe Graz S.B. der Südbahn-Gesellschaft ertheilt. [E.-M.-Z. 4250/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Errichtung einer Ausweiche zwischen den Stationen Bleiburg und Kühnsdorf: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Errichtung einer Ausweiche in km 93·2/8 zwischen den Stationen Bleiburg und Kühnsdorf der Linie Marburg—Franzensfeste der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3736/IV.]

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. (Theilstrecke Auscha—Böhm.-Leipa: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 3. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke Auscha—Böhm.-Leipa der concessionirten normalspurigen Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 16.862/I ex 1896.]

Localbahn Petrowitz - Karwin. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes für die normalspurige Localbahn Petrowitz-Karwin hat das k. k. Eisenbahnministerium den Bauconsens mit Ausschluss der Theilstrecke km 4·4—5·5 ertheilt. [E.-M.-Z. 1125/I.]

Schleppbahn zu den Kohlenwerken in Unter-Höflein und Grünbach Klaus, sowie zum Gipswerke in Puchberg. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung der von der Schneebergbahn abzweigenden, zu den Kohlenbergwerken in Unter-Höflein und Grünbach Klaus, sowie zu dem Gipswerke in Puchberg führenden Schleppbahn hat das k. k. Eisenbahnministeriums den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 2530/I.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis 8. April.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

2. April, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste“, Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

3. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade“, Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca.

Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

6. April, um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Niobe", Capitän P. Badessich. mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

7. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

7. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

8. „ um 8 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Stephanie", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

2. April, Dampfer „Massimiliano", Capitän F. Kossovich,
5. „ Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
7. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän F. Kossovich,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

4. April, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Selene", Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

4. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Flora", Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura, Prevesa und Salaghora. Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

7. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

8. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante.-Eildampfer), Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Leva, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. April, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän . . . . ., mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Jahresliste pro 1897 für den Sprengel des Oberlandesgerichtes Wien.) In der Liste, welche, wie im Vorjahre, die Sachverständigen aller drei den Oberlandesgerichtsprengel bildenden Kronländer zusammen in alphabetischer Reihenfolge enthält, erscheinen 205 Sachverständige, gegen 197 im Vorjahre, verzeichnet.
[E.-M.-Z. 3093/I.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Generalversammlung.) Nachdem die auf den 30. Jänner anberaumte ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen resultatlos verlaufen war, fand am 23. März eine zweite ausserordentliche Generalversammlung unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Freiherrn von Pirquet, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Theodor Edler von Hankenberg, statt. Bei derselben waren 15 Actionäre anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen zusammen 3280 Actien mit 328 Stimmen vertraten. Von denselben wurde mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen:

1. die Baden-Vöslauer elektrischen Beleuchtungs- und Bahnanlagen der Elektricitäts-Actiengesellschaft vorm. Schuckert & Co. zu erwerben, sowie die bestehende Localbahn Wien-Guntramsdorf für den elektrischen Betrieb umzugestalten und nach den folgenden Richtungen auszubauen: von Guntramsdorf nach Baden, von Neudorf nach Mödling, von Matzleinsdorf nach St. Marx, eventuell zum Centralfriedhofe und nach Schwechat, von Matzleinsdorf nach Gumpendorf, von Meidling zum Tivoli, endlich vom Südbahnhofe in die Stadt, eventuell von einem Punkte der St. Marxer Linie durch die Jacquingasse und Bahngasse bis zur Grossmarkthalle und zum Hauptzollamte;
2. den Betrieb der gesellschaftlichen Linien auf eigene Rechnung zu übernehmen, eventuell der obengedachten Elektricitäts-Gesellschaft zu übertragen;
3. das gesellschaftliche Actiencapital nach Massgabe des sich ergebenden Bedarfes bis auf den Betrag von 5,000.000 fl. zu erhöhen, und
4. die Gesellschaftsstatuten nach Massgabe der vorstehenden Beschlüsse abzuändern.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die von der kgl. Eisenbahn-Direction Essen am 15. Jänner für den Gesammtverkehr eröffnete Verbindungsbahn Oberhausen-Osterfeld K. M. (2·1 km) ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 63 (Buschtěhrader Eisenbahn), Nachtrag IV zum Kilometerzeiger Nr. 4 (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen), Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen), Nachtrag VII zum Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) und Nachtrag II zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Generalversammlungen.

2. April: Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
2. „ Ybbsthalbahn.
3. „ Mühlkreisbahn.
10. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
11. „ Csakathurn-Agramer Eisenbahn-Actiengesellschaft.
23. „ Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Verlosungen.

Am 6. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Gold-Prioritäts-Partial-Obligationen (Rückzahlung ab 1. October).

Am 24. März:

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4½ pCt. und 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. April:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Anleihe (Rückzahlung ab 30. Juni.

Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1884 (Rückzahlung ab 1. October).

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten, I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Dividenden.

Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft. Coupon per 1. Juli fl. 20.— ö. W.

Localbahn Mori-Arco-Riva a. Gardasee. Vom 16. April ab gegen Coupon Nr. 6 der Prioritätsactien lit. A fl. 8.—, ö. W., lit. B fl. 10.— ö. W., Stammactien fl. 4.— ö. W.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. fl. 11.— ö. W.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Elsass-Lothringisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über die Schweiz und den Arlberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1897 gelangt ein neuer Tarif für den obgenannten Verkehr mit abgeänderten Fahrpreisen und Gepäckstaxen im Verkehre zwischen Wien (Westbahnhof) und Innsbruck einerseits und Mülhausen und Strassburg andererseits zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 15. Mai 1894 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. bei den betheiligten österreichischen Stationen zum Preise von 40 Heller erhältlich sein.

Wien, am 17. März 1897. [226]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 1. Juni 1897 werden sämmtliche Frachtsätze des Ausnahmetarife 16, enthalten im Theil II, Heft 3, des obverzeichneten Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. März 1894, bezw. in den zu diesem Tarifhefte gehörigen Nachträgen, aufgehoben.

Wien, am 31. März 1897. [227]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Dänischer und Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegischer Personenverkehr.

Aufhebung von Tarifsätzen.

Ab 1. Mai 1897 gelangen in Folge Einstellung der regelmässigen Dampfschiffahrt zwischen Stralsund und Malmö sämmtliche über diese Route giltigen Tarifsätze zur Aufhebung.

Am gleichen Tage scheiden die Verwaltungen der Dampfschiffe „Oskar“ und „Sten Sture“ aus dem Verbande.

Wien, am 26. März 1897. [228]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 15. April 1897 tritt zum Schlesisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 der Nachtrag IV in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau erhältlich.

Wien, am 31. März 1897. [229]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Ausgabe directer Fahrscheinhefte I., II. und III. Glasse für Schnellzüge in den Relationen Predeal—Karlsbad und Franzensbad.

Für den Verkehr zwischen Predeal und Karlsbad, sowie Franzensbad gelangen directe Fahrscheinhefte I., II. und III. Classe, giltig für alle Züge, welche die betreffende Wagenclasse führen, zu folgenden Fahrpreisen per Fahrscheinheft zur Ausgabe, und zwar:

Zwischen Predeal und	Einfache Fahrt I.	II.	III.	Hin- und Rückfahrt I.	II.	III.
	Classe — Fahrpreise in Gulden per Person					
Karlsbad	50·60	32·50	16·50	95·70	61·30	31·20
Franzensbad	—	—	—	95·70	61·30	31·10

Bei Benützung der Express- und Luxuszüge sind überdies die festgesetzten Aufzahlungen zu entrichten.

Wien, am 2. April 1897. [230]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag III.) Am 1. April 1897 ist zur eben bezeichneten Tarifausgabe der Nachtrag III erschienen. Derselbe enthält alle auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 1. April 1897 in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge. Die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatzseiten, theils in Form von, zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Ausland.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, vom 1. April 1895. (Nachtrag II.) Am 1. April 1897 trat ein Nachtrag II zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, welcher Aenderungen der §§ 14 und 15 der Allgemeinen Tarifvorschriften — Frachtermässigungen für die Beförderung von Zuchtpferden in Wagenladungen — enthält.

Druckabzüge des Nachtrages können von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexander-Platz) bezogen werden.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 2. (Neue Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 4./16. März alten/neuen Stils 1897 gelangten für den Verkehr von den Stationen Bunzlau, Deutsch-Lissa, Haynau und Siegersdorf des Directionsbezirkes Breslau nach Sosnowice W.W.E. und J.D.E. transito Frachtsätze für die Specialtarife II und III und den Ausnahmetarif 1, Kategorie III, zur Einführung. Dieselben sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Staatsbahn-Gütertarif der Tarifgruppe V. Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Ausdehnung des Rohstofftarifes.) Für Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlencoaks, wenn unverpackt (Grudecoaks), Braunkohlenbriquetts (auch Nasspresssteine) von denjenigen Stationen der Directionsbezirke Erfurt, Halle, Magdeburg, Berlin, Stettin, Breslau und Bromberg, an welchen sich Kohlengruben, Coaksanstalten und Briquettsfabriken befinden, sowie

für Steinkohlen, Steinkohlencoaks, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaksasche und Steinkohlenbriquetts von den Stationen Könnern, Gross-Weissand, Nauendorf und Stumsdorf des Directionsbezirkes Magdeburg nach allen den oben bezeichneten Verkehren angehörenden Stationen findet vom 1. April 1897 ab Frachtberechnung nach den Sätzen des allgemeinen Ausnahmetarifes für bestimmte Düngemittel, Erde etc. (Rohstofftarif) statt.

Der Frachtberechnung nach diesen Ausnahmesätzen wird jedoch mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hiebei aber für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, jedoch weniger als 15 t, nur ein solches von 10 t gerechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Ausgeschlossen bleiben Sendungen von unverpacktem Braunkohlencoaks (Grudecoaks), bei welchen das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch 10.000 kg der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden.

Soweit ältere Ausnahmetarife oder einzelne Ausnahmesätze auf die Sätze des Rohstofftarifes erhöht sind, werden die Tariferhöhungen erst zum 1. October 1897 durchgeführt. Bis dahin bleiben die jetzt geltenden niedrigeren Ausnahmesätze und ihre Anwendungsbedingungen in Geltung. Soweit dagegen auf kurze Entfernungen in einzelnen Stationsverbindungen gegenwärtig niedrigere Ausnahmesätze bestehen, werden diese zur Schonung bestehender Verhältnisse noch auf drei Jahre, bis zum 1. April 1900, beibehalten.

Die billigeren Ausnahmesätze für Braunkohlenbriquetts von den Gruben- etc. Stationen der Directionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg nach den Stationen der Küstengebiete der Directionsbezirke Danzig und Stettin, ferner für Braunkohlen, Braunkohlencoaks und Braunkohlenbriquetts nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie den vorgelegenen Stationen bleiben auch ferner bestehen. Der Frachtberechnung nach den Sätzen für die Berliner Bahnhöfe, Ringbahn und vorgelegene Stationen wird jedoch von dem oben genannten Tage ab gleichfalls mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen in der vorangegebenen Weise zu Grunde gelegt. Die damit verbundenen Frachterhöhungen treten jedoch erst am 20. April 1897 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Nachtrag V.) Am 1. April 1897 trat ein Nachtrag V zum vorbezeichneten Tarife in Kraft, welcher enthält:

I. Aenderung und Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 57 der Verkehrsordnung.
II. Neue Fassung der Anlage H zum Tarife.
III. Die abgeänderten Abschnitte
B Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification,
C. Nebengebührentarif und den Anhang: Alphabetisches Verzeichniss zum Abschnitt B.

Durch den Nachtrag werden, abgesehen vom Abschnitt VI des Nebengebührentarifes (Deckenmiethe), lediglich Ermässigungen eingeführt. Soweit die Neuregelung der Gebühren für die Ueberlassung von Decken Erhöhungen der bisherigen Sätze zur Folge hat, treten die neuen Bestimmungen erst vom 1. Mai 1897 ab in Kraft.

Druckabzüge des Nachtrages zum Preise von 30 Pfennig für das Stück können von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexander-Platz) bezogen werden.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Aufliegen der neuen Tarife.) Die neuen Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr können durch die betheiligten Dienststellen bezogen werden, und zwar der Tarif nach den Stationen der Directionsbezirke Breslau etc. zum Preise von 40 Pfg., die Tarife nach den Directionsbezirken Bromberg etc., nach den Directionsbezirken Berlin etc. zu je 60 Pfg. und den Tarif nach den Directionsbezogen Altona etc zu 50 Pfg. für das Stück.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Centimes (Gold) a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
829	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier	Tarnopol transit (von Russland)	Bregenz trs. (für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz und darüber hinaus)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens: a) 5.000 kg, b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen sind entweder mit directen Frachtbriefen nach einer bayerischen, bezw. süddeutschen, schweizerischen oder darüber hinaus liegenden Station oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Bregenz, bezw. Buchs, Lindau oder St. Margrethen lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Bayern, bezw. Süddeutschland, der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt ist. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Bayern, bezw. Süddeutschland, der Schweiz oder darüber hinaus auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Localverkehr mit Bregenz, bezw. Buchs, Lindau oder St. Margrethen bestehenden Frachtsätze erhöht wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes, Theil II für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach massgebend	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach	Bestehen keine directen Verbandssätze	699	539		Im Kartirungswege		
					Buchs trs. (für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz und darüber hinaus)					699	539				
					Lindau (österr. u. bayer.) trs. (für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz und darüber hinaus)					699	539				
					St. Margrethen trs. (für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz und darüber hinaus)					706	544				
					Romanshorn					737	569				
					Rorschach					732	568				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
830	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Graphit der Pos. G 27 der Güterclassification des Tarifes, Theil I als Frachtgut	Mautern	Trieben oder umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	12 kr. ö. W. — 24 Heller	14 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
831	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile, eiserne, und Maschinen, zerlegte, a) für Sendungen unter 5000 kg b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Töss, Station der Schweizerischen Nordostbahn	Pelsdorf, Station der Oesterr. Nordwestbahn	Einhaltung der im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 16. April 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht keiner	a) 748 Centimes b) 543 „ c) 437 „		Im Kartirungswege		
					Halbstadt, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft					a) 764 Centimes b) 567 „ c) 454 „				
832	Oesterr. Nordwestbahn		Kohle	Tetschen Oe.N.W.B.	Laube	Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	5 Pfennige	3 Pfennige	2 Pfennige	Im Kartirungswege		Diese Ermässigung findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Laube verbleiben
833	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Seilerwaaren und Hanfgarne	Unter-Radelberg	Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe von, resp. bei Bezahlung der Fracht für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896		a) 292 Pfge. b) 270 „		Im Kartirungswege		
					Schönpriesen-Umschlag					a) 233*) Pfge. b) 218*) „				
					Aussig-Landungsplatz					a) 241 Pfge. b) 227 „				
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz					a) 238*) Pfge. b) 228*) „				

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
834	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Dévény-Ujfalu	Stockerau	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893	61 Heller	44·6 Heller	16·4 Heller	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
835	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Kalk, gebrannt Bruchsteine	Dévény-Ujfalu	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom Tage der Inbetriebsetzung des Geleises bis zur Abladestelle für die neuen städtischen Gaswerke bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 3, bezw. Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 14 12		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze werden nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte auf das der Gemeinde Wien gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In den nebigen Frachtsätzen ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten
836	Buschtěhrader Eisenbahn		Chamotteziegel und Chamottemehl	Tschernowitz	Eger (B. E. B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	26·7 kr. ö. W.	20·0 kr. ö. W.	6·7 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende [illegible] 1897 bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag; diese Documente werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
837	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schnittholz	Ljeskovica	Niemes	Aufgabe von 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband, bezw. Localtarif	Es bestehen keine directen Tarife	316 Heller		Im Kartirungswege		
838	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Zditz	Bozen-Gries Trient (Trento) Roveredo	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 10. April 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Böhmisch-Tiroler Verbandstarif, giltig vom 1. Jänner 1894	Verschieden	a) 440 b) 322 a) 478 b) 355 a) 499 b) 373 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
839	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Eisenbahnfahrzeuge, verladen	Graz S.B.	B.-Brod	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per beladenen Eisenbahnwagen. Bei Verwendung von Schutzwagen ist nebige Gebühr für jeden als Schutzwagen eingestellten Wagen zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Variabel	335 h plus der Gebühr von 72 K 93 h für jeden eventuell verwendeten Schutzwagen	Variabel	Im Kartirungswege		
840	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Lohe, auch gemahlen, in Säcken verpackt oder unverpackt	Marein	Warnsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, respective bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen	Besteht kein directer Frachtsatz	154 Heller incl. Mgb.		Im Kartirungswege		
841	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Bord-, Pflaster- und Saumsteine	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Andorf Schärding Taufkirchen	München C.B., Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Parteien	Vom 15. April 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Mark 0·63 0·59 0·63	Mark 0·59 0·54 0·59	Mark 0·04 0·05 0·04	Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
5	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	101	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Position H—19 des Tarif-Theiles I, mit Ausnahme von weichem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstarke)	Bednarow, Boryslaw, Czernowitz, Czortkow, Hatna trs., Hliboka, Husiatyn, Sambor, Skole, Stanislau, Stryj, Suczawa, Wygoda, Zuczka Berhometh a. S., Czudin, Komarestie-Slob., Lukawetz a. S., Panka, Petroutz a. S., Storożynetz, Żadowa Frassin a. M., Gurahumora, Illischestie, Kaczyka, Kimpolung, Molit, Paltinoasa, Wama Radautz	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland)	Durch die im Verordnungsblatte Nr. 149 vom 29. December 1896, sub Pos. 2725 enthaltene Publication gegenstandslos geworden	Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im **Rückvergütungswege** Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden
6	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	102	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Position H—20 der Güterclassification des Oesterreichisch-Ungarischen Tarif-Theiles I	Berhometh a. S., Czudin, Komarestie-Slob., Lukawetz a. S., Panka, Petroutz a. S., Storożynetz, Żadowa, Frassin a. M., Gurahumora, Illischestie, Kaczyka, Kimpolung, Molit, Wama, Radautz	Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland)	Durch die im Verordnungsblatte Nr. 148 vom 24. December 1896, sub Pos. 2741 enthaltene Publication gegenstandslos geworden	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
25	145 vom 17. December 1896	2498	Oesterr. Nordwestbahn		Marmorschotter	Hohenelbe	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	Das Zugeständniss wird mit Giltigkeit ab 15. April 1897 ausgedehnt auf: Marmormehl, Marmorsteinkörner und Marmorabfall	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

Seitens der k. k. Staatsbahn-Direction gelangt der gesammte Rollfuhrdienst für Gepäck, Eilgut und Fracht von und zu den beiden Wiener Bahnhöfen (K.E.B. und K.F.J.B) auf geänderter Grundlage zur Vergebung.

Diese Dienste erstrecken sich auf:

A. Gepäcksdienst.

1. Die eisenbahnmässige Aufnahme und Abfertigung des Seitens der Reisenden an die Rollfuhrunternehmung übergebenen und von der letzteren aus den Wohnungen abgeholten Reisegepäcks, welches zum Versandt ab einem der beiden Bahnhöfe bestimmt ist, sowie das Zustreifen desselben, wie auch des Handgepäcks nach dem Bahnhofe.

2. Das Abstreifen des in den beiden Bahnhöfen anlangenden Hand- und Reisegepäcks, sofern dasselbe von den Reisenden an die Rollfuhrunternehmung übergeben wird, in die Wohnungen der Reisenden oder nach anderen Wiener Bahnhöfen.

B. Güterdienst.

1. Die eisenbahnmässige Aufnahme und Abfertigung der Seitens der Absender an die Rollfuhrunternehmung übergebenen oder Seitens der letzteren aus den Geschäftslocalen abgeholten Eil- und Frachtgüter, sowie das Zustreifen derselben nach den beiden Bahnhöfen.

2. Das Abstreifen der anlangenden Eil- und Frachtstückgüter von den beiden Bahnhöfen an die Behausung der Empfänger. (Eisenbahn-Betriebsreglement § 68, Ziffer 1 und 5.)

3. Das Abstreifen der unbestellbaren Eil- und Frachtstückgüter wie auch derjenigen Stückgüter, deren Annahme Seitens der Empfänger verweigert wird, von den beiden Bahnhöfen an das Magazin der Rollfuhrunternehmung, woselbst die Einlagerung erfolgt. (Eisenbahn-Betriebsreglement § 70, Ziffer 2.)

4. Die Ueberführung der in den beiden Bahnhöfen unter Colloverschluss anlangenden Zollgüter nach dem k. k. Hauptzollamte und der Transit-Eilgüter nach den anderen Wiener Bahnhöfen, soweit es bahnseits für zweckdienlich befunden wird, diese Verrichtungen durch die Rollfuhrunternehmung ausführen zu lassen.

Offerten auf Uebernahme eines Theiles dieser Geschäfte werden nicht berücksichtigt.

Ueberdies haben die Offerenten über folgende Punkte bestimmte Anbote einzubringen.

I. Annahmestellen.

Die Rollfuhrunternehmung hat eine Hauptannahmestelle im I. Stadtbezirke mit Filialannahmestellen in den verkehrsreicheren Bezirken von Wien zu errichten. Im Offert ist anzugeben, in welchen Bezirken der Bewerber die Errichtung von Filialannahmestellen in Aussicht nimmt.

II. Zustellungsfristen.

A. Hand- und Reisegepäck sind in der Hauptannahmestelle bis mindestens zwei Stunden und in den Filialannahmestellen bis mindestens vier Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges aufzunehmen und — sowie das bis vier Stunden vor Abgang des Zuges zur Abholung aus den Wohnungen angemeldete Hand- und Reisegepäck — spätestens 45 Minuten vor Abgang des Zuges am Bahnhofe zuzuführen.

B. Die Zustellung des Hand- und Reisegepäcks von den bis 7 Uhr Abends einlangenden Zügen soll spätestens innerhalb drei Stunden nach Ankunft, von den zwischen 7 und 8 Uhr Abends einlangenden Zügen am gleichen Tage vor 10 Uhr Abends, und von den nach 8 Uhr Abends eintreffenden Zügen am nächstfolgenden Tage bis spätestens 10 Uhr Vormittags erfolgen.

C. Eilgüter, Frachtgüter mit Lieferungs-Interesse-Declaration, Lebensmittel, verderbliche Güter und verpackte lebende Thiere sind innerhalb längstens sechs Tagesstunden, alle anderen Güter innerhalb längstens 24 fortlaufenden Stunden nach der Uebernahme zuzustellen.

In den Offerten ist anzugeben, ob und welche Kürzungen der unter A bis C bezeichneten Zustellungsfristen der Offerent zugesteht.

III. Gebühren der Rollfuhrunternehmung.

Die Taxen für den Gepäck-Zu- und Abstreifdienst sind im Offert

a) für das Zustreifen des von den Reisenden bei der Hauptannahmestelle aufgelieferten Gepäcks nach den beiden Bahnhöfen,

b) für das Zu- und Abstreifen des Gepäcks von den Wohnungen nach den Bahnhöfen oder umgekehrt einschliesslich der Gepäcksüberfuhr zwischen den beiden Bahnhöfen, nach folgendem Schema anzugeben:

Reisegepäck			Handgepäck
bei einer Stückzahl von	für die ersten 25 kg	für je weitere 25 kg	
	Taxe in Hellern		
1			für 1 Stück ....Heller
2 oder mehr			für 2 Stück .... „
			für jedes weitere Stück .... „

Das Rollgeld bei Eilgütern ist getrennt für die ersten 50 kg und für je weitere 50 kg, bei Frachtgütern getrennt für die ersten 100 kg und für je weitere 100 kg anzugeben.

Die sämmtlichen Taxen haben sich im Verkehre mit beiden Bahnhöfen mindestens auf die Bezirke I bis IX und den anschliessenden, geschlossen verbauten Theil des Bezirkes XVII, ausserdem im Verkehre mit Wien K.E.B. auch auf die geschlossen verbauten Theile der Bezirke XII, XIV, XV und XVI, dann im Verkehre mit K.F.J.B. auch auf die geschlossen verbauten Theile der Bezirke XVIII und XIX zu beziehen.

Im Offert sind jene weiteren Bezirke oder Stadttheile anzugeben, welche der Offerent in den Bestellbezirk einzubeziehen sich bereit erklärt. In den Offerten ist zugleich der in Percenten auszudrückende Zuschlag in den Taxen anzugeben, welcher für die Zu- und Abstreifung von Gepäck und Gütern nach und von dem übrigen geschlossen verbauten Gebiete von Wien verlangt wird.

Ausserdem ist pro angefangene 50 kg der Trägerlohn anzugeben, welcher für das von den Bediensteten der Unternehmung über Verlangen der Parteien zu besorgende Uebertragen der Eil- und Frachtgüter in die Keller, in höhere Stockwerke als das Erdgeschoss, oder in Höfe, welche von den Fuhrwerken der Unternehmung nicht befahren werden können, sowie aus den Kellern, Stockwerken oder Höfen zur Einhebung gelangen soll; desgleichen das Lagergeld bei den der Unternehmung bahnseits auf Lager gegebenen Gütern für je angefangene 100 kg und 24 Stunden.

Für das Ueberführen der Zollgüter nach dem Hauptzollamte und der Transit-Eilgüter nach den anderen Wiener Bahnhöfen werden der Unternehmung die jeweils zur Anwendung kommenden Verbindungsbahngebühren vergütet.

IV. Vertragsdauer, Caution.

In den Offerten ist anzugeben, welche Vertragsdauer der Offerent in Anspruch nimmt.

Bei Vertragsabschluss ist eine Caution von 15.000 fl. ö. W. in Baarem oder Werthpapieren zu erlegen.

Die näheren Bedingnisse können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung 5 für den Transport- und commerciellen Dienst) während der Amtsstunden von $^1/_2$9 bis 3 Uhr eingesehen werden.

Die Offerten sind, per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt, mit der Aufschrift: **„Offerte für die Uebernahme des Rollfuhrdienstes“** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction bis **längstens 10. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Die Activirung des Dienstes ist mit 1. Juli l. J. in Aussicht genommen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Offerten bleibt der k. k. Staatsbahn-Direction nach freiem Ermessen vorbehalten.

Wien, am 31. März 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 41. **Wien, 8. April 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. März 1897, Z. 6570/IV, an den Verwaltungsrath der k. k priv. Südbahn-Gesellschaft als derzeit vorsitzende Verwaltung im Verkehrscomité für die österreichischen Eisenbahnen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Verfügung getroffen, dass die die k. k. Oesterr. Staatsbahnen betreffende Unfallsstatistik für Zwecke des Verkehrscomité für die österreichischen Eisenbahnen, angefangen vom 1. Jänner 1896, von den k. k. Staatsbahn-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau der dortseitigen Verkehrsdirection unter gleichzeitiger Mittheilung der zur Hintanhaltung von Unfällen, bezw. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in jedem Directionsbezirke getroffenen Massnahmen, sowie der diesbezüglich gemachten Studien und Vorschläge zu dem festgesetzten Termine übersendet werden wird.

Hievon wird der geehrte Verwaltungsrath mit der Einladung in Kenntniss gesetzt, veranlassen zu wollen, dass in den, gemäss dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 19. April 1888, Z. 35.846 ex 1887 (H.-M.-V.-Bl. Nr. 56 ex 1888), an die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zu erstattenden Cumulativbericht in Abweichung von den einschlägigen Bestimmungen dieses Handelsministerial-Erlasses nunmehr auch die k. k. Oesterr. Staatsbahnen einbezogen werden.

Zu diesem Zwecke, bezw. zur Führung des Vergleiches der im Jahre 1896 vorgekommenen Unfälle mit jenen der Jahre 1894 und 1895 erhält der geehrte Verwaltungsrath anliegend die bezüglichen Daten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Jahre 1894 und 1895.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden hievon durch Veröffentlichung dieses Erlasses im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 19. März 1897. **Pichler** m. p.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 15. März 1897, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet.

Das am 24. März 1897 ausgegebene XXVI. Stück des Reichsgesetzblattes enthält unter Nr. 79 die Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 15. März 1897, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet, unter Berücksichtigung der seit der Kundmachung vom 12. Februar 1896, R.-G.-Bl. Nr. 30, erfolgten Aenderungen und Ergänzungen.

Aus den Entscheidungen des k. k. Reichsgerichtes.

Staatsbedienstete, bezw. Witwen und Waisen von Staatsbediensteten sind im Sinne des § 16 des Pensionsgesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, dann als im Genusse einer staatlichen Versorgung stehend anzusehen, wenn sie den Anspruch auf eine solche Versorgung erworben haben, ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe thatsächlich bereits bezogen wird oder nicht.

(Erkenntniss des k. k. Reichsgerichtes vom 26. Jänner 1897, Z. 341 ex 1896.)

Nach dem am 19. Jänner 1896 erfolgten Ableben des A. schritten dessen Witwe und Tochter um Anweisung der Versorgungsgenüsse nach dem Gesetze vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, sowie des Sterbequartals ein, wurden jedoch abgewiesen und nach den bisherigen Pensionsvorschriften behandelt. In Folge dessen erhoben die Genannten beim Reichsgerichte die Klage auf Zuerkennung der Genüsse nach dem neuen Pensionsgesetze.

Das Reichsgericht wies mit Erkenntniss vom 26. Jänner 1897, Z. 341 ex 1896, das Klagebegehren zurück, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Nach § 18 des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, ist dieses Gesetz mit dem Tage seiner Kundmachung, also mit dem 19. Mai 1896, in Wirksamkeit getreten. Im § 16 dieses Gesetzes ist bestimmt, dass dasselbe auf die bereits im Genusse einer staatlichen Versorgung stehenden Staatsbediensteten, sowie auf ebensolche Witwen und Waisen keine Anwendung finde, dass jedoch die Versorgungsgenüsse dieser Witwen um 25 pCt. mit der Massgabe zu erhöhen sind, dass diese Genüsse nicht unter 400 fl. betragen sollen.

Die Meinung der Klägerin, dass ihr und ihrer Tochter die Behandlung, wie sie bei den am 19. Mai 1896 noch nicht im Genusse einer staatlichen Versorgung gestandenen Witwen und Waisen nach dem Gesetze anzuwenden ist, gebühre, weil sie am 19. Mai 1896 noch nicht im thatsächlichen Bezuge einer Versorgung standen, kann nicht beigepflichtet werden, denn ihr Gatte, bezw. Vater A. ist am 19. Jänner 1896 gestorben, und seinen Hinterbliebenen ist somit der Rechtstitel zur Erlangung der Versorgungsgenüsse schon damals erwachsen, und zwar nach den damals geltenden Vorschriften. Die Klägerin hat dies selbst dadurch anerkannt, dass sie bereits am 23. Februar 1896 um Flüssigmachung der Pension eingeschritten ist. Wenn sie ihr Gesuch später ohne Motivirung zurückgezogen hat, so ist dadurch keine Aenderung in ihrer und ihrer Tochter Berechtigung bezüglich des Ausmasses ihrer Versorgungsgenüsse eingetreten. Für diese Auffassung spricht der ganze Zusammenhang aller vier Absätze des § 16 und die daraus ersichtliche Absicht der Gesetzgebung. Da nun der Klägerin die Pension für die Zeit vom 1. Februar 1896 bis 19. Mai 1896 nach den älteren Vorschriften und vom 19. Mai 1896 an nach § 16 des Gesetzes vom 14. Mai 1896 mit 25 pCt. Erhöhung angewiesen wurde, so erscheint der Anspruch auf weitergehende und höhere Versorgungsgenüsse gesetzlich nicht begründet.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Baufortschritte. (Stand derselben mit Ende des Monates Jänner 1897.) Das Resultat der Zusammenstellung der monatlichen Uebersicht über die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen mit Schluss des Monates Jänner 1897 gibt folgendes Bild:

Bezeichnung der Bahn	Länge in Kilometer	Im Baue am 1. Jänner	Verbleiben im Baue mit 1. Februar
A. Hauptbahnen:			
Halicz-Ostrów-Tarnopol	104·3	104·3	30·2
Marienbad-Karlsbad	53·8	14·4	14·4
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	42·3	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summa der Hauptbahnen	280·6	225·1	151·0
B. Localbahnen:			
Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg	42·1	42·1	42·1
Zell am See-Krimml	53·0	53·0	53·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Itzkany-Suczawa	5·1	5·1	—
b) Hliboka-Sereth	15·3	15·3	—
c) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42·2
d) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
e) Lužan-Zalesczyki	43·0	43·0	43·0
Melnik-Mšeno mit Abzweigung Lhotka-Střednitz und Melnik-Elbeumschlagplatz	29·1	29·1	29·1
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Čerčan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobřiš	61·8	61·8	46·0
Rakonitz - Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	87·0	68·9	68·9
Borki wielkie-Grzymałów	31·9	31·9	31·9
Saitz-Czeicz-Göding	38·0	38·0	38·0
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg mit	129·1	35·9	35·9
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Elektrische Strassenbahn in Czernowitz	6·8	6·8	6·8
St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach	30·0	30·0	30·0
Barzdorf-Jauernig	5·5	5·5	5·5
Haugsdorf-Weidenau	4·7	4·6	4·6
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summa der Localbahnen	727·5	614·4	578·2

Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Theilstrecke Podwysokie—Ostrów (Tarnopol) mit 74·1 km der Hauptbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol), ferner die Localbahn Itzkany-Suczawa mit 5·1 km, die Localbahn Hliboka-Sereth mit 15·3 km der Bukowinaer Landesbahnen und schliesslich die Theilstrecke Čerčan-Pišely—Krhanitz der Localbahn Čerčan-Modřan-Měchenic-Dobřiš mit 15·8 km. Da im Monate Jänner mit keinem neuen Bahnbaue begonnen wurde, so verblieben mit Ende dieses Monates 151·0 km Hauptbahnen und 578·2 km Localbahnen in Bauausführung. (Vergl. Verordnungs-Bl. Nr. 26 vom 4. März 1897.)

Projectirte Localbahn Krakau-Kocmyrzów mit Abzweigung Czyzyny-Mogiła. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. März die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes der Localbahn Krakau-Kocmyrzów nebst der Abzweigung Czyzyny-Mogiła und sonstigen abzweigenden Industriegeleisen die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die Stationscommission und die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wird die k. k. Statthalterei ermächtigt, für das ganze Project, resp. für einzelne Theilstrecken desselben bei anstandslosem

Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 1881/I.]

Projectirte Localbahn Kufstein-Kössen. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 23. März die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Kufstein der Südbahn-Gesellschaft nach Kössen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 2705/I.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung von Wirthschaftshöfen bei dem Beamtenwohngebäude in der Station Grussbach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über Herstellung von 14 Wirthschaftshöfen bei dem Beamtenwohngebäude in der Station Grussbach der Linie Wien—Bodenbach der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3296/IV.]

— (Reconstruction der Perrons in der Station Prag.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project für die Reconstruction der Perrons in der Halle des Aufnahmsgebäudes der Station Prag zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 3639/IV.]

— (Bauconsensertheilung für ein Schleppgeleise zur Fabrik der Firma Lindner & Merz in Brünn.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das Project zur Herstellung eines in km 0·3 der Verbindungscurve zwischen der Brünn-Tischnowitzer Linie und dem unteren Bahnhofe in Brünn (Zwitava-Uferbahn) abzweigenden, in die Entfettungsfabrik der Firma Lindner & Merz in Brünn führenden Schleppgeleises im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4978/IV.]

— (Localbahnlinie Ungarisch-Hradisch—Ungarisch-Brod: Auflassung eines Objectes.) Die Auflassung des in (Betriebs-) km 3·477 der Linie Kunowitz—Ungar.-Hradisch bestehenden Durchlasses von 1 m Lichtweite wird in Ansehung des Umstandes, dass dieser Durchlass zufolge Anordnung der politischen Begehung vom 7. Mai 1888 auf der rechten Bahnseite durch einen 1 m über die Objectssohle reichenden Damm abgesperrt werden musste und somit nunmehr zwecklos ist, dass ferner an dessen Weiterbestand laut der vorgelegten Erklärungen vom 10. Juli 1896, Z. 3310, bezw. vom 2. Juni 1896, Z. 333, weder die Stadtgemeinde Ungar.-Hradisch noch jene von Altstadt ein Interesse hat, mit Umgang der Abhaltung einer politischen Begehung genehmigt. [Z. 3284.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 14. März, Z. 12.465, dem Municipium des Comitates Nógrád für eine von der Station Verőcze der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Marchegg der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese im Lókosthale in der Station Dejtár, eventuell in der dieser nächstliegenden derzeitigen Endstation Balassa-Gyarmat der Localbahn Csata—Balassa-Gyarmat und Station der Nógráder Comitats-Localbahnlinie Uszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. März, Z. 14.525, der Direction der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota
   a) für eine von der Station Angyalföld der vorgenannten Linie und der Budapester Ringbahn oder einem sonst geeigneten Punkte der eigenen Linie abzweigende und diese mit Durchschneidung des Vorortes Uj-Pest mit dem Uj-Pester Donauhafen und weiterhin mit der Station Budapest-Donauquai der Ringbahn;
   b) für eine gleichfalls von der Station Angyalföld der Linie a) aus diese in der Station Uj-Pest-Palota mit der Hauptlinie Budapest—Marchegg verbindende;
   c) für eine von der gesellschaftlichen Station Palota-Uj-Pest aus über Kecskehegy und Rákos-Palota bis Fóth führende Strasseneisenbahn

   mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Ministerielle Genehmigung des Bahnverkehres über die Franz Josefs-Brücke.) Der kgl. ungarische Finanzminister hat im Principe die Legung von Geleisen einer elektrisch betriebenen Strasseneisenbahn über die Franz-Josefs- (Zollamts-) Brücke unter den gleichen Bedingungen genehmigt, welche, die Einhebung, bezw. Verrechnung des Brückenzolles betreffend, für die Margarethen-Brücke gelten, über welche die Geleise der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft führen.

— (Polizeiliche Verfügungen für die Betriebsausübung.) Die Budapester Oberstadthauptmannschaft hat im Interesse der erhöhten Verkehrssicherheit eine Modification des Strassenbahn-Statutes mit Berücksichtigung der durch Anwendung der elektrischen Kraft als Motor geänderten Betriebsverhältnisse im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Municipalverwaltung vorgenommen. Diese beziehen sich vornehmlich auf die Instandhaltung der Bahn, der Betriebsmittel, der Stromerzeugungsanlagen etc. An Umsteigstellen und an besonders frequentirten Verkehrspunkten sind gedeckte Wartelocalitäten zu errichten; die Wagen sollen mit Ventilationsvorrichtungen, mit sowohl bei Tag als auch bei Nacht deutlich sichtbaren Warnungssignalen, so auch jeder Wagen mit Rettungsapparaten für die erste Hilfeleistung bei Unfällen versehen sein. Das Auf- und Absteigen ist nur bei den jeweilig der Aussenseite der Strasse zugewendeten Thüren gestattet. Im Interesse der die Markthallen und Marktplätze besuchenden Fahrgäste ist es gestattet, lebendes Geflügel in mit Deckel versehenen Körben, insofern als diese auf der vorderen Plattform des Wagens ohne Belästigung der Passagiere Platz finden, jedoch mit Ausschluss grösserer Gepäcksstücke, aufzugeben. Im Statute wird auch die Befugniss der Conducteure für jene Fälle genau präcisirt, in welchen Personen von der Mitfahrt eventuell mit Intervention der Polizeiorgane auszuschliessen oder während der Fahrt aus dem Bereiche des Wagens zu entfernen sind.

Székler Eisenbahnen. (Linie Szepsi-Szent György—Csik-Szereda: Eröffnung des Betriebes.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat angeordnet, dass die Eröffnung des Betriebes der Linie Szepsi-Szent György—Csik-Szereda der Székler Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35) in den ersten Tagen des Monates April stattfinde, und wird der Minister in Begleitung der Abgeordneten der von der Bahn berührten Districte persönlich dem feierlichen Eröffnungsacte beiwohnen.

Raab - Oedenburg - Ebenfurther Eisenbahn. (Vermehrung der Fahrbetriebsmittel.) Der steigende Verkehr auf den Linien der Gesellschaft hat eine Vermehrung der Betriebsmittel derselben nothwendig gemacht. Die Direction hat zu diesem Zwecke 230.000 fl. bestimmt und wird vier Locomotiven, zwei Conducteur-, einen Postwagen, zwei Personenwagen, 32 offene und 10 gedeckte Lastwagen bestellen.

Localbahn Papa-Csorna. (Eröffnung der Haltestelle Ihász für den Frachtenverkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die Haltestelle Ihász der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Pápa-Csorna für den Frachtenverkehr in Wagenladungen eröffnet wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Jänner 1897.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Jänner ergibt für 63 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.200·68 Kilometer, Folgendes:

Im Monate Jänner betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 23,221.031 Mk oder 948.644 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 590 Mk. oder 2·97 pCt mehr als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 73,342.437 Mk oder 2,639.606 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1830 Mk. oder 2·35 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende Jänner betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 287,261.329 Mk. oder 16,824.786 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8820 Mk. oder 4·26 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 676,169.904 Mk. oder 35,633.479 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 20.405 Mk. oder 3·57 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 4,072.135 Mk. oder 187.302 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 617 Mk. oder 3·87 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 10,815.257 Mk. oder 540.526 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1613 Mk. oder 4·27 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Preussen. (Ausstellung der Frachtbriefe über Sendungen nach Kleinbahnstationen und Bekanntmachung der Eröffnung von Kleinbahnstrecken.) Bei einzelnen kgl. Eisenbahn-Directionen hat der Umstand, dass es nach der in einem früheren Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten erläuterten Sach- und Rechtslage keinem Bedenken begegnet und sich im Verkehrsinteresse empfiehlt, Frachtbriefe nach Kleinbahnstationen zuzulassen, zu der Annahme geführt, dass es der Angabe der Eisenbahnstation, an welche die Kleinbahn anschliesst, auf solchen Frachtbriefen nicht bedürfe. Ungeachtet der vorausgegangenen Feststellung, wonach die dem Gesetze vom 28. Juli 1892 unterliegenden Kleinbahnen weder im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838, noch im Sinne der Reichsverfassung Eisenbahnen sind, wird übersehen, dass gemäss § 51 (1) c der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands der Absender verpflichtet ist, in den Frachtbriefen über Güter nach Orten, die nicht an einer Eisenbahn liegen, die Eisenbahnstation zu bezeichnen, bis zu der das Gut befördert werden soll.

Zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens beauftragt der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem neueren Erlasse vom 4. Februar die kgl. Eisenbahn-Directionen, die Abfertigungsstellen dahin anzuweisen, dass im Güterverkehre mit Kleinbahnen der Frachtbrief stets die Angabe der Eisenbahnstation, an welche die Kleinbahnstrecke anschliesst, und auf welcher die Sendung dieser zu übergeben ist, enthalten muss, es sei denn, dass ausnahmsweise ein directer Tarif für den Verkehr mit einer Kleinbahnstation eingerichtet ist.

Bei der Aufgabe sind die Versender zur Ergänzung etwa unvollständiger Frachtbriefe zu veranlassen und hiebei von der Güterabfertigungsstelle nach Möglichkeit zu unterstützen.

Wegen der Bekanntmachung der Eröffnung von Kleinbahnstrecken und -Stationen ist durch den oben erwähnten näher bezeichneten Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass die kgl. Eisenbahn-Directionen, in deren Bezirk Kleinbahnen an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind, den Dienststellen — etwa durch die Amtsblätter — entsprechende Nachricht geben und für die Aufnahme der erforderlichen Angaben in das Koch'sche Stationsverzeichniss Sorge tragen sollen. Nach den inzwischen gemachten Erfahrungen empfiehlt es sich, den Verwaltungen der Kleinbahnen zu überlassen, ihrerseits die rechtzeitige Benachrichtigung der in Betracht kommenden Eisenbahn-Verwaltungen von der Eröffnung von Kleinbahnstrecken oder -Stationen u. s. w. und die Aufnahme der erforderlichen Angaben in das genannte Stationsverzeichniss herbeizuführen. Die von den Vorständen der Kleinbahnen eingehenden Benachrichtigungen sind den betheiligten Dienststellen durch das Amtsblatt oder in sonst geeigneter Weise rechtzeitig bekannt zu geben.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

— (Kleinbahnen der Provinz Ostpreussen.) Der Landeshauptmann der Provinz Ostpreussen hat dem Provincialausschusse eine Vorlage für den Provinciallandtag unterbreitet, nach welcher der Kleinbahnbau in Ostpreussen Seitens der Provinz eine weitere kräftigere Förderung erfahren soll. Der Provincialausschuss ist den Vorschlägen des Landeshauptmannes beigetreten. Zur Unterstützung von Kleinbahnunternehmungen wurde im Jahre 1896 dem Provincialausschuss eine Summe von 30.000 Mk. zur Verfügung gestellt, auf Grund dessen den Kreisen Rastenburg und Sensburg für die Ausführung von Kleinbahnen Rastenburg-Sensburg und Rastenburg-Barten-Drengfurth mit einigen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von 83 km ein jährlicher Zinszuschuss in der Höhe von 1·5 pCt. Baucapitals bis zur Höhe von 28.283 Mk. bewilligt wurde. Der Bau dieser Strecken ist am 12. October 1896 begonnen worden; die Betriebseröffnung soll am 1. October erfolgen. In vorläufiger Erörterung befinden sich Kleinbahnprojecte in den acht Kreisen: Preuss.-Eylau, Fischhausen, Ortelsburg, Darkehmen, Goldap, Niederung, Ragnit und Tilsit. Beschlossen ist die Ausführung von Vorarbeiten in dem Kreise Insterburg, während solche in den fünf Kreisen Braunsberg, Wehlau, Friedland, Pillkallen und Königsberg bereits ausgeführt sind. Es kommt hiebei der Ausbau von etwa 300 km Kleinbahnen in Frage. Bei 22.000 Mk. Baukosten für das Kilometer und einer Betheiligung der Provinz mit einem Drittel des Anlagecapitals würde ein jährlicher Zinszuschuss, bezw. eine Aufwendung an Verzinsung und Tilgung von 330 Mk. für das Kilometer erforderlich werden, also für 300 km rund 100.000 Mk. Nach der Meinung des Provincialausschusses genügt es, wenn dieser Betrag auf fünf Jahre vertheilt und somit alljährlich eine Erhöhung der jetzigen Ausgabe für Kleinbahnen von jährlich 30.000 Mk. um je 20.000 Mk. in Aussicht genommen wird, womit jährlich etwa je 60 km Kleinbahnen würden zum Ausbau gelangen können.

England. (Projectirte Umgestaltung der mit Pferden betriebenen Londoner Tramways auf elektrischen Betrieb.) Der London Counti Counsil (Municipalrath) hat Verhandlungen zum Zwecke der Umwandlung des Pferdebetriebes der Londoner Tramways auf elektrischen Betrieb eingeleitet. Zu bemerken ist, dass die Stadt durch successiven Rückkauf der früher von Gesellschaften erbauten und betriebenen Linien nunmehr Eigenthümerin des grössten Theiles des Strassenbahnnetzes ist. Das im Principe beschlossene Umwandlungsproject des Pferdebetriebes auf elektrischen steht im Zusammenhange mit jenem der Verpachtung desselben, mit Wahrung der Oberhoheit der Stadt, an Privatunternehmungen.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes in Lemberg für die Bukowina.) Die Zahl der für das Jahr 1897 ernannten Sachverständigen beträgt 10, gegen 20 im Vorjahre. [E.-M.-Z. 3094/I.]

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 19. März im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts"

Dr. Moriz Weitlof als vom niederösterreichischen Landesausschusse entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes über Austritt gelöscht, dagegen Franz Richter, Professor in Wien, als vom niederösterreichischen Landesausschusse entsendetes Verwaltungsrathsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen;

bei der Firma:

„Localbahn Schwarzenau-Zwettl"

Dr. Moriz Weitlof als vom niederösterreichischen Landesausschusse entsendetes Verwaltungsrathsmitglied über Austritt gelöscht und an dessen Stelle Franz Richter, Professor in Wien, als vom niederösterreichischen Landesausschusse entsendetes Verwaltungsrathsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen;

bei der Firma:

„Ybbsthalbahn"

Franz Richter, Professor in Wien, als vom niederösterreichischen Landesausschusse entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 72·283 km lange, am 25. Jänner eröffnete Strecke Ostrów-Berezowica—Podwysokie der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Schneebergbahn.

Tarif für den Personen-, Gepäcks, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Schneebergbahn.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Schneebergbahn gelangt der obbezeichnete Tarif zur Einführung.

Exemplare des Tarifes sind bei der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien, bei der Betriebsdirection der Schneebergbahn in Wr. Neustadt, sowie auch bei den Stationen der Schneebergbahn zum Preise von 50 Heller erhältlich.

Wien, am 5. April 1897. [231]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung der directen Abfertigung von Hunden zwischen Wien (Westbahnhof) und Wien (Staatbahnhof), sowie zwischen Wien (Westbahnhof) und Stationen der Strecke Wien (Südbahnhof) — Triest (Südbahnhof).

Mit Giltigkeit ab 1. Mai 1897 wird die directe Abfertigung von Hunden, welche die die Orient- und Ostende—Constantza-, bezw. Ostende—Triest-Expresszüge benützenden Reisenden mit sich führen, zwischen nachbezeichneten Stationen und zu folgenden Gebühren stattfinden:

Zwischen Wien (Westbahnhof) und	Hunde per Stück Kronen
Wien (Staatsbahnhof)	0·48
Wien (Südbahnhof)	0·48
Wr. Neustadt	1·20
Gloggnitz	1·66
Semmering	2·31
Mürzzuschlag	2·63
Bruck a. d. Mur	3·35
Graz S.B.	4·28
Marburg S.B.	5·44
Cilli	6·62
Steinbrück	7·05
Laibach S.B.	8·17
St. Peter	9·53
Divacca	9·95
Nabresina	10·44
Triest oder Fiume (Mattuglie-Abbazia)	10·71

Ausserdem gelangt für jeden Beförderungsschein eine Stempelgebühr von 10 Heller zur Einhebung.

Im Verkehre zwischen Wien (Westbahnhof) und den vorgenannten Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wird für jeden Hund eine Manipulationsgebühr von 14 Heller zu Gunsten dieser Verwaltung eingehoben.

Ausser den vorstehenden Gebühren gelangen die zu Gunsten der Schlafwagen-Gesellschaft festgesetzten Zuschlagstaxen zur Einhebung.

Wien, am 4. April 1897. [232]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien.)

Zeitweilige Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholzsendungen in Wien (Westbahnhof).

Wegen bedeutendem Anrollen und demselben nicht entsprechender Abfuhr von Holzsendungen wird zur Vermeidung der Ueberfüllung der Lagerplätze in Wien (Westbahnhof) auf Grund des § 69, Absatz 7 des Eisenbahn-Betriebsreglements, bezw. des Art. 19 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr und vorbehaltlich der Genehmigung der k. k. Aufsichtsbehörde, die nachstehende zeitweilige Lagergelderhöhung in Wien (Westbahnhof) verfügt:

Ab 15. April 1897 bis auf Widerruf wird für jene Sendungen von Brettern und sonstigem Schnittmateriale der Pos. H. 19—22 der Güterclassification des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I, welche nach Ablauf von 14 Tagen nach erfolgter Avisirung (der Avisirungstag mitgerechnet) nicht vom Lager gekommen sind, ein Lagergeld von 1 Kreuzer für 100 kg und Tag nebst Lagergeldzuschlag von 10 Percent erhoben.

Ausgenommen von dieser Verfügung sind die in Pos. H. 19 unter Ziffer 6 angeführten Gegenstände.

Wien, am 3. April 1897. [233]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-verband.

Einführung des Nachtrages VI zu dem vom 1. Februar 1894 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1897 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Aenderung von Stationsnamen.
III. Ermässigung von Frachtsätzen im Verkehre mit einigen Localbahnstationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.
IV. Ergänzungen von Stationstarifen (München C.-B.—Settenz).
V. Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr Neusattl (Buschtěhrader Bahn) — Asch und Rossbach.
VI. Ergänzung, bezw. Aenderung von einzelnen Ausnahmetarifen unter gleichzeitiger Einbeziehung der auf dem Instructionswege eingeführten Frachtsätze für Sand*) und erfolgten Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 36**).
VII. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages VI können ab 15. April 1897 durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 5. April 1897. [234]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

*) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 vom 30. Jänner 1897, Seite 306.
**) Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 vom 11. Februar 1897, Seite 389.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Namensänderung des Lagerhauses in Bubna St. E. G.

Im Tarife Theil V, 3. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1889 sind folgende Aenderungen durchzuführen:

1. Auf Seite 8, Ziffer 9, hat Pos. c) nunmehr zu lauten:

c) im öffentlichen Lagerhause der Firma D. Schick & Rosenbaum in Bubna St. E. G., ferner im Lagerhause der Böhmischen Unionbank in Prag (Bubna) und im Lagerhause der Anglobank in Prag Oe.N.W.B."

2. Auf Seite 12, Reexpeditionstabelle, ist statt „Prag (Bubna, Böhmische Unionbank)" zu setzen: „Prag (Bubna), Bubna St.E.G."

Wien, am 6. April 1897. [235]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Nachträge zu den Tarifen.

Mit 1. Mai 1897 treten in Kraft: Nachtrag I zum Theil 2 des Tarifes für die Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen und Nachtrag I zum Theil 2 des Tarifes Salzburg-St. Leonhard.

Exemplare dieser Nachträge sind zum Preise von 2 kr. per Stück bei der Betriebsdirection und in den Stationen erhältlich.

Salzburg, am 6. April 1897. [236]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehr eines gemischten Zuges von Neutitschein nach Hotzendorf an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung zu besonders ermässigten Fahrpreisen.

In der Zeit vom 2. Mai bis inclusive 8. September 1897 verkehrt an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung der gemischte Zug Nr. 2832 von Neutitschein nach Hotzendorf.

Bei diesem Zuge werden nach Hotzendorf lautende Tour- und Retourkarten II. und III. Classe zu nachstehenden besonders ermässigten Preisen ausgegeben, und zwar:

	II. Cl.	III. Cl.
	Kreuzer	
Ab Neutitschein . . . zum Preise von	48	31
„ Blauendorf . . . . „ „ „	24	17
„ Stranik-Hotzendorf „ „ „	24	17
„ Murk . . . . . . „ „ „	18	12

Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, wenn für dieselben ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, sind frei. Für je zwei Kinder vom vollendeten zehnten Lebensjahre ist nur ein Billet der zu benützenden Classe zu lösen. Eine erwachsene Person mit einem Kinde hat zur Fahrt in der II. Classe ein Billet II. und ein solches III. Classe, zur Fahrt in der III. Classe aber nur ein Billet II. Classe zu lösen.

Diese Tour- und Retourkarten haben nur für einen Tag, und zwar zur Hinfahrt mit dem Zuge Nr. 2832 und zur Rückfahrt mit dem täglich verkehrenden gemischten Zuge Nr. 2813, Abfahrt von Hotzendorf 7 U. 50 M. Abends, Ankunft in Neutitschein 8 U. 30 M. Abends, Giltigkeit.

Die Fahrordnung des Zuges Nr. 2832 ist aus dem ab 1. Mai 1897 giltigen Fahrplane der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ersehen.

Wien, am 3. April 1897. [237]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Beförderung von Magermilch, Buttermilch und Molken.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 ab wurde im Gruppen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn die für frische und sterilisirte Milch bestehende Beförderungsbegünstigung auch auf Magermilch, Buttermilch und Molken ausgedehnt. Im Abschnitt II B 1 a der Staatsbahn-Gruppen- und Gruppen-Wechseltarife werden dementsprechend die Worte „frische und sterilisirte Milch" in „Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken" abgeändert.

Saarkohlenverkehr. (Neue Tarife.) Am 1. April 1897 traten für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaks, Steinkohlencoaksasche, sowie Steinkohlenbriquetts aus dem Saargebiete nach Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie nach den süddeutschen und schweizerischen Bahnen und zum Theil auch nach Frankreich ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Soweit auf kurze Entfernungen gegenwärtig niedrigere Ausnahmesätze bestehen, wie sie die zukünftigen Kohlentarife enthalten werden, bleiben diese niedrigen Ausnahmesätze zur Schonung bestehender Verhältnisse noch auf drei Jahre, bis zum 1. April 1900, in Kraft.

Der Frachtberechnung nach den neuen Frachtsätzen wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Massgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Stellt sich die Berechnung für das wirkliche Gewicht nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III indes niedriger, so wird nur die Fracht nach letzterer Tarifclasse erhoben.

Deutsch-Russischer Getreideverkehr. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 7.) Mit Giltigkeit vom 3./15. März 1897 wurden die Kursk—Charkow—Sewastopoler Stationen Masslowa-Pristan, Titowka und Woltschansk über Bjelgorod—Charkow—Bachmatsch—Wirballen und die Charkow—Nikolai-Stationen Sseleschtschina und Karlowka über Poltawa—Romny—Wirballen nach Königsberg i. Pr. (auch Quaibhf.), Memel und Pillau in den Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7 für Getreide und Oelsamen etc. einbezogen. Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Verbandsstationen Auskunft.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Abfertigung nach nördlich von Altona gelegenen Stationen.) Güter nach nördlich von Altona gelegenen Stationen werden, sofern directe Frachtsätze nicht bestehen, wie folgt abgefertigt:

1. Nach Nichtverbandsstationen des Directionsbezirkes Altona, sowie nach Stationen in Dänemark, Schweden und Norwegen
 Eilgut auf Altona,
 Frachtgut auf Altona-Langenfelde unter Anwendung der für Altona bestehenden Tarifsätze.

2. Nach Stationen der Altona-Kaltenkirchner Eisenbahn auf Altona.

3. Nach Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn, und zwar:
 a) nach Flensburg K.F. auf Flensburg A. des Directionsbezirkes Altona,
 b) nach den übrigen Stationen auf Kiel.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ausnahmetarif für Düngemittel.) Dem Vorgang im Deutsch-Niederländischen Verkehre entsprechend, wird in den bestehenden Ausnahmetarif für Düngemittel (Nachtrag XV, Seite 14) der Artikel „Kalkmehl aus Muscheln" aufgenommen.

Ziffer 1 dieses Ausnahmetarifes hat zu lauten:

„Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe)."

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									kr ö.W.	Heller	Heller			
842	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holzpapierstoff der Pos. H—29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hermagor	Wien I (K.E.B.)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	88	168	8	Im Kartirungswege		In die vorliegende Publication sind die in Nr. 150 dieses Blattes vom 31. December 1896, unter fortlaufender Nummer 2836, publicirten ermässigten Frachtsätze einbezogen worden
				Nötsch	Wien I (K.E.B.)				72	136	8			
				Hermagor	Triest-Freihafen (K.k.St.B.) Triest-S. Andrea Triest-Stadt (K.k.St.B.)				64	120	8			
				Nötsch	Triest-Freihafen (K.k.St.B.) Triest-S. Andrea Triest-Stadt (K.k.St.B.)				48	88	8			
			Holzstoffpappe der Pos. H—33	Hermagor	Wien I (K.E.B.)				123	224	22			
				Nötsch	Wien I (K.E.B.)				107	186	28			
				Hermagor	Triest-Freihafen (K.k.St.B.) Triest-S. Andrea Triest-Stadt (K.k.St.B.)				87	162	12			
				Nötsch	Triest-Freihafen (K.k.St.B.) Triest-S. Andrea Triest-Stadt (K.k.St.B.)				71	124	18			
			Papier der Pos. P—1	Hermagor	Wien I (K.E.B.)				160	284	36			
				Hermagor	Triest-Freihafen (K.k.St.B.) Triest-S. Andrea Triest-Stadt (K.k.St.B.)				90	176	4			
843	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Eiserne Maschinentheile	Töss, Station der Schweizerischen Nordostbahn	Kleinmünchen	Einhaltung der im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden Tarifbestimmungen, sowie Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	Vom 15. April 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine	Centimes a) 274 b) *) 1		Im Kartirungswege		*) Die sub b) aufgeführten Beträge sind Coursdifferenzen, die jedoch bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
					Schwanenstadt					a) 246 b) *) 1				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
844	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1892	Ebensee, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Altchemnitz	Den für die Anwendung der Ausnahmetarife 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1892 giltigen Bestimmungen und Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. April 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 2, vom 1. Juni 1892	Bestehen keine	Pfge. a) 146, b) 128		Im Kartirungswege		
					Chemnitz					145, 129				
					Dresden, Altstadt					127, 119				
					Dresden, Friedrichstadt					129, 120				
					Elsterberg					122, 112				
					Erdmannsdorf					142, 132				
					Freiberg in Sachsen					133, 126				
					Grimma ob. Bhf.					159, 136				
					Grünhainichen					140, 132				
					Hainsberg					130, 121				
					Marienberg					132, 127				
					Mylau Bhf.					130, 115				
					Mylau Haltestelle					131, 115				
					Nossen					140, 129				
					Oelsnitz i. V.					112, 104				
					Olbernhau					139, 132				
					Plauen i. V. ob. Bhf.					118, 109				
					Plauen i. V. unt. Bhf.					117, 108				
					Reichenbach i. V. ob. Bhf.					125, 113				
					Reichenbach i. V. unt. Bhf.					130, 114				
					Rochlitz					151, 130				
					Waldheim					149, 135				
					Werdau					133, 117				
					Wüstenbrand					145, 126				
					Zöblitz					134, 128				
					Leipzig, Bayer. Bhf.					156, 133				
					Leipzig, Berliner Bhf.					158, 135				
					Leipzig, Dresdener Bhf.					156, 133				
					Leipzig, Eilenb. Bhf.					160, 136				
					Leipzig, Magdeb. Bhf.					158, 135				
					Leipzig, Thüring. Bhf.					156, 133				
845	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzstoff, geschliffenen Holzzellstoff, Cellulose für Papier und Pappenfabrikation	Hallein, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Sebnitz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der unter „Besondere Bemerkungen" angeführten Bedingungen	Vom 15. April bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Bestehen keine	Pfge. 139		Im Kartirungswege		Geschliffener Holzstoff gilt nur dann als für die Papier- oder Pappenfabrikation bestimmt, wenn er in einer Beschaffenheit aufgeliefert wird, in welcher er nicht auch als Pappe verwendet werden kann, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder wenn trocken und in Pappenform unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappen nicht mehr dienen können
					Wiesenbad					157				
					Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen									
846	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, gewöhnliche, unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen	Michelob, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Moosach bei München, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Theil II, Tarifheft 3, vom 1. Februar 1894 für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Besteht kein directer Frachtsatz	Mark 1·05		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
847	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	Zartlesdorf, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen / Josefhütte, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Genf transit, Station der Jura-Simplon-Bahn	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein	Vom 15. April 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	30·00 / 28·80 Francs Gold per 1000 kg		Im Kartirungswege*)		*) Wegen Anwendung der Frachtsätze für Genf trs. auf frankirte Sendungen siehe die bezügliche Kundmachung in Nr. 121 dieses Blattes vom 23. October 1894, Seite 2011, fortl. Nr. 796
848	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Pos. S—57 des Tarifes, Theil I	Branzoll	Neumarkt-Tramin	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 16	8	8	Im Kartirungswege		
			Steine der Pos. S—58 des Tarifes, Theil I			Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.			15	8	7			
849	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Drahtstifte	den im Tarife für den Umschlagsverkehr via Barcs vom 1. November 1892, Schnitttarif-Tabelle, Abtheilung A mit Frachtsätzen der Classe X u. IX versehenen Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	den in der Schnitttarif-Tabelle, Abtheilung B enthaltenen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 15. April 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Umschlagsverkehr via Barcs vom 1. November 1892	Die Frachtsätze der Classe X	Die Frachtsätze der Classe IX	Verschieden	Im Kartirungswege		
850	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Käse als Frachtgut	Zágrab M. Á. V. / S. B.	Fiume	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895, Theil II, Heft 1 und 2	Heller inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer 155	143	12	Im Kartirungswege		
				Zágráb M. Á. V.	Triest				165	153	12			
				Zágráb S. B.	Triest				155	143	12			
851	Südbahn-Gesellschaft		Lebensmittel (auch todtes Geflügel) und Getränke, sowie Retouremballagen in kleineren Quantitäten	Während der Badesaison 1897 in Brennerbad, d. i. vom 1. Juni bis Ende September 1897, wird die Beförderung nebiger Artikel in kleineren Quantitäten ab den Stationen Bozen-Gries, Brixen, Sterzing, Gossensass, Gries, Brenner, Innsbruck, Marburg und Wildon nach der Haltestelle Brennerbad, resp. die Rückbeförderung der von diesen Sendungen herstammenden leeren Emballagen mit Personenzügen zu den Taxen für Frachtgut gestattet.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
852	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Position 8-58; Steine der Position 8-57 und 58 des Tarifes Theil I	Blumau	Bozen-Gries	Die Steine müssen zum Bau der Garnisonskirche in Bozen bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen bei Steinen der Position 8-57, resp. mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Steinen der Position 8-58. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Variabel	h 8	Variabel	Im Kartirungswege		
				Auer						10				
				Atzwang					h 15	10	h 5			
									Kreuzer					
853	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z-1 der allgemeinen Güterclassification	Neustadt a. d. M.	Starkoc trs.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	5·6	4·7	0·9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Bodisch				12·9	10·1	2·8			
					Halbstadt				14·4	11·1	3·3			
					Hermsdorf-Oelberg				15·6	12·1	3·5			
					Braunau				16·5	12·8	3·7			
					Ottendorf				17·3	13·3	4·0			
854	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen und Eisenwaaren der Pos. E-6 und 7 der Güterclassification im Tarife Theil I	Stefanau	Nachod	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1897	Localtarif	Verschieden	41·4 Kreuzer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Nachod tragen müssen, dass die Sendungen thatsächlich zum Erweiterungsbau einer Baumwollspinnerei in Nachod bestimmt sind und diesem Zwecke auch zugeführt wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende October 1897 in Vorlage zu bringen	Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
855	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H-20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarifes Theil I als Frachtgut	Hermagor	Villach loco und transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	20 kr. 40 Heller	28 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
856	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Drainröhren der Pos. D—12 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Bystrowan	Grulich und Eisenberg a. d. March	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von der Ziegelei in Bystrowan aufgegeben werden. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	40 Heller		Im Kartirungswege		
857	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Lettowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Mai 1897 bis Ende April 1898	Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	99·6 Heller	89·8 Heller	9·8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
858	Oesterr. Nordwestbahn		Pflastersteine der Classe C	Swětla	Neubidschow	Diese Steine müssen zur Strassenpflasterung der Stadt Neubidschow bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	25·2 kr.	20·2 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Neubidschow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
859	Oesterr. Nordwestbahn													

Anwendung der ab Wien (Staatsbahnhof) bestehenden Frachtsätze auf ungarische Sendungen ab Wien Oe.N.W.B.

Die Sendungen, die von ungarischen Stationen via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da nach nördlich von Wien liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (exclusive Wisočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tinischt), ferner nach den Stationen der Böhmischen Nordbahn (exclusive Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bišic und Kralup—Neratowic: ferner exclusive der Stationen Bodenbach und Tetschen [Bodenbach-Landungsplatz]) weitergesendet werden, sowie für Sendungen der von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (exclusive Wisočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tinischt), ferner von den Stationen der Böhmischen Nordbahn (exclusive der Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bišic und Kralup—Neratowic, ferner exclusive der Stationen Bodenbach und Tetschen [Bodenbach-Landungsplatz]) in Wien Oe.N.W.B. anlangen und von da nach ungarischen Stationen via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) weitergesendet werden, gelangen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897, jene Gesammtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung, welche sich bei Umkartirung in Wien (Staatsbahnhof) ergeben hätten, falls durch Vorlage der Frachtdocumente in unzweifelhafter Art nachgewiesen wird, dass diese Sendungen von ungarischen Stationen via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) in Wien Oe.N.W.B. angelangt und ab da innerhalb eines Monates weitergesendet wurden, bezw. — in umgekehrter Richtung — von nördlich von Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da innerhalb eines Monates nach ungarischen Stationen via Wien Südbahn (Matzleinsdorf) weitergesendet worden sind.

Im Falle der Erbringung des bedungenen Nachweises werden auch die bei der Aufgabe in Wien Oe.N.W.B. nach Ungarn, bezw. bei der Abgabe in Wien Oe.N.W.B. beim Anlangen von Ungarn für die Auf-, bezw. Abgabe-Manipulation in Wien Oe.N.W.B. zur Einhebung gelangten Manipulationsgebühren (vergl. Nachtrag I/A zum Localgütertarife der Oe.N.W.B., Seite 232) in dem gleichen Ausmasse rückvergütet, als dies nachweislich bei Umkartirung in Wien (St.E.G.) geschehen wäre, und zwar auch in dem Falle, als dieselbe nicht besonders, sondern im Wege der Anwendung der für den Verkehr mit Wien Nordwestbahnhof loco über die Wiener Verbindungsbahn bestehenden, diese Manipulationsgebühr bereits enthaltenden directen Sätze zur Anrechnung gelangte. Der Anspruch auf Rückvergütung der bezüglichen Frachtunterschiede erlischt, wenn das mit den bezüglichen Frachtdocumenten belegte Rückvergütungsansuchen nicht innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. gerechnet, eingebracht wird.

Diese Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von ungarischen Stationen nach Stationen des Auslandes und vice versa Anwendung.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
37	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	329	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Zucker aller Art, exclusive Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	Prag (K.k.St.B.) Prag-Bubna (B.E.B.) Smichow (B.E.B.) Smichow (K.k.St.B.)	Landeck	In der Rubrik 8 (Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht) hat es statt: „Localtarif, bezw. Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandstarif, Theil II“ zu lauten: „Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandstarif, Theil II“	

Bau-Ausschreibung.

Auf den für Rechnung der **Concessionäre der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad** herzustellenden Theilstrecken **Bahnhof Marienbad** (exclusive) **bis Prosau** und **Petschau bis Centralbahnhof Karlsbad** (exclusive) ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues**, dann aller **Ober- und Hochbauarbeiten**, ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Einrichtung der Weichensicherungs-Anlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecken	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Bahnhof Marienbad (exclusive) — Wilkowitz	1	0·552 u. 7·250	6·696	498.657	23.382	1.656	34.900	558.595
Wilkowitz—Prosau	2	7·250 u. 16·800	8·142	188.840	26.718	1.559	31.800	248.917
Petschau—Untere Gängermühle	5 b	35·335 u. 38·718	3·442	157.554	10.838	1.392	3.800	173.584
Untere Gängermühle—Ziegelhütten . . .	6	38·718 u. 46·000	7·317	175.937	26.191	2.240	51.100	255.468
Ziegelhütten — Centralbahnhof Karlsbad (exclusive)	7	46·000 u. 53·810	7·824	303.187	27.440	1.843	52.700	385.170
		Zusammen . .	33·421	1,324.175	114.569	8.690	174.300	1.621.734

Die Vollendungstermine für alle fünf Baulose sind derart festgesetzt, dass ab 1. Juni 1898 die Aufstellung der eisernen Tragwerke derBrücken, ab 1. August 1898 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Weichensicherungs-Anlagen ungehindert erfolgen kann, dass ferner am 15. September 1898 sämmtliche Hochbauten der Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und endlich am 30. October 1898 die Betriebseröffnung anstandslos erfolgen kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Bezirk, Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung in Karlsbad einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **6. Mai 1897, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss mindestens auf sämmtliche Herstellungen eines Loses lauten, und hat der Offertleger bis zum 1. Juni 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt für das Baulos 1 ö. W. fl. 27.900·—, für das Baulos 2 ö. W. fl. 12.400.—, für das Baulos 5 b ö. W. fl. 8700·—, für das Baulos 6 ö. W. fl. 12.700·— und für das Baulos 7 ö. W. fl. 19.200·— und wird im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im April 1897. **K. k. Eisenbahnministerium.**

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. Wien, 10. April 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 23. März 1897,*) betreffend die Concessionirung einer Nebenlinie der mit elektrischer Kraft betriebenen schmalspurigen Kleinbahn von Teplitz nach Eichwald.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einverehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer vom Schulplatze durch die Königs-, die Mühl- und die Prager Strasse zur Gasanstalt in Teplitz führenden Nebenlinie der mit elektrischer Kraft betriebenen schmalspurigen Kleinbahn von Teplitz nach Eichwald ertheilt.

Die gedachte Nebenlinie wird als integrirender Bestandtheil der bestehenden Kleinbahn von Teplitz nach Eichwald erklärt, und haben für dieselbe die für die letztere Bahn geltenden Bestimmungen der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 28. Februar 1895, R.-G.-Bl. Nr. 39, Anwendung zu finden, jedoch mit der Massgabe, dass die Dauer der im § 1 dieser Kundmachung vorgesehenen fünfzehnjährigen Steuerfreiheit für die neue Nebenlinie erst vom heutigen Tage an gerechnet wird.

Guttenberg m. p.

*) Enthalten in dem am 7. April 1897 ausgegebenen XXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 86.

Ertheilung von Eisenbahn-Concessionen in der Schweiz.

Die schweizerische Bundesversammlung hat in ihrer Decembersession folgenden neuen Eisenbahnprojecten die Concession ertheilt:

1. Drahtseilbahn auf die Mnottas bei Samaden. Die projectirte Drahtseilbahn nimmt ihren Anfang am Fusse der Mnottas, einem der schönsten Aussichtspunkte in dem von Fremden sehr besuchten Oberengadin. Diese Anfangsstation würde mittelst einer Fahrstrasse mit der Thalstrasse verbunden. Von ihr führt die Bahn zuerst in gerader Linie, dann in einer Curve von 1000 m Radius und zuletzt wieder in einer Geraden zur Endstation in der Nähe des Restaurants auf Mnottas. Die horizontale Länge der Linie beträgt 1360 m und die schiefgemessene 1510 m. Der Anfangspunkt der Bahn liegt 1790 m, der Endpunkt 2423 m über dem Meere; die zu ersteigende Höhe beträgt somit 633 m. Die Bahn beginnt mit einer Steigung von 20 pCt., geht über in Steigungen von 30, 40 und 50 pCt. und nachher in die Maximalsteigung von 59·7 pCt.; der letzte Theil liegt wieder in einer Steigung von 40 pCt. Die mittlere Steigung beträgt 46·54 pCt. Die Spurweite ist 1 m, und ist die Einlegung einer Riggenbach'schen Zahnstange in Aussicht genommen. Die Ausweichstelle in der Mitte der Bahn ist in einer Länge von 160 m vorgesehen. Der Betrieb soll mittelst Wasserübergewichtes erfolgen. Die Kosten sind auf 420.000 Frcs. = 308.824 Frcs. für das Kilometer, die muthmasslichen Betriebseinnahmen zu 40.000 Frcs. und die Ausgaben zu 28.000 Frcs. veranschlagt, so dass sich eine Verzinsung des Actiencapitals von 200.000 Frcs.

zu 6 pCt. ergeben würde. Die Bahn soll nur während der Fremdensaison (15. Juni bis 15. September) betrieben werden. Die Taxen sind zu 2, 3 und 4 Frcs. für Thal-, Berg- und Hin- und Rückfahrt festgesetzt.

2. Bern-Worb. Diese Strassenbahn nimmt ihren Anfang auf dem Helvetiaplatz in Bern und zieht sich über Muri, Gümligen Station, Gümligen Dorf und Rüsenacht zum Dorfe Worb. Der Charakter der Bahnanlage soll der einer schmalspurigen Strassenbahn mit Locomotivbetrieb für gemischten Verkehr sein. Die Spurweite beträgt 1 m, der Minimalcurvenradius 50 m. Von der auf 10 km angesetzten Baulänge sind 6·4 km auf der Staatsstrasse und 3·6 km auf eigenem Bahnkörper. Stationen sind vorgesehen in Bern (Helvetiaplatz), Muri, Gümligen Station und Worb; Haltestellen in Gümligen Dorf und Rüsenacht. Die Kosten sind auf 600.000 Frcs. oder 60.000 Frcs. für das Kilometer berechnet. Die Taxe für den Transport von Personen ist auf 7 Rappen für das Kilometer festgesetzt.

3. Effretikon-Uster-Stäsa mit Abzweigung von Mönchaltorf nach Esslingen. Die Normalspurbahn soll bei der Station Effretikon von der Linie Winterthur—Zürich abzweigen und zunächst nach der Station Nänikon-Greifensee der Glattthallinie Zürich—Rapperswil führen. An diesem Theilstücke liegen die Stationen Kindhausen und Volketsweil-Hegnau. Von Nänikon bis Uster ist Mitbenützung der Linie der Vereinigten Schweizerbahnen vorgesehen. In Uster zweigt die Linie wieder nach Süden ab und bedient die Ortschaften Nieder-Uster, Riedikon und Mönchaltorf, von wo aus die Zweiglinie nach Esslingen gebaut werden soll. Von Mönchaltorf zieht sich die Linie über Gossau, Ottikon und Grüningen nach Hombrechtikon, wo sie in die bereits gesicherte Linie Bauma—Uerikon einmündet. Von Uerikon bis Stäsa würde die Linie der Nordostbahn mitbenützt. Die Länge beträgt (einschliesslich des 2·8 km langen Theilstückes Mönchaltorf-Esslingen) 35·2 km. Der Minimalradius beträgt 200 m, die Maximalsteigung 25 Permille. Der höchste Punkt liegt 510 m über dem Meere, wo die Bahn durch einen 200 m langen Tunnel die Pfannenstiel-Kette durchbricht. Der Kostenvoranschlag beziffert sich auf 3,800.000 Frcs. oder 130.000 Frcs. für das Kilometer ohne Rollmaterial, da angenommen ist, dass der Betrieb von den Vereinigten Schweizerbahnen oder von der Nordostbahn besorgt werde. Das Capital soll zu einem Drittel durch Subventionen der betheiligten Gemeinden, zu einem Drittel durch den Canton Zürich und zu einem Drittel durch Private aufgebracht werden.

4. Elektrische Strassenbahn von Aarau nach Schöftland. Die Bahn soll auf dem Rathhausplatze, eventuell beim Bahnhof in Aarau beginnen und unter steter Benützung der Landstrasse über den Distelberg, Unter- und Ober-Entfelden, Muhen und Hirschthal in die Mitte des Dorfes Schöftland führen. Ihre Länge beträgt etwa 10 km, und wird ein Verkehr von zehn Zügen in jeder Richtung in Aussicht genommen. Der Güterverkehr soll einstweilen auf die Strecke von der Station Entfelden der Centralbahn bis nach Schöftland beschränkt bleiben. Die grösste Steigung befindet sich auf dem Distelberg und beträgt 34 Permille. Um eine directe Schienenverbindung mit der Station Entfelden der Centralbahn zu ermöglichen, ist die Bahn normalspurig projectirt. Der Betrieb soll mittelst Elektricität aus dem Elektricitätswerke Olten-Aarburg erfolgen. Dabei ist die Verwendung von mehrphasigem Wechselstrom beabsichtigt. Die Stromzuführung geschieht durch zwei Contactdrähte, welche an entsprechenden Masten und Auslegern aufgehängt werden. Die Reduction der Stromspannung von 5000 Volts auf 500 Volts geschieht in Transformatorenstationen, und erscheint das in Aussicht genommene System für das vorliegende Project ganz besonders geeignet, da es beim Bergabfahren eine grosse Sicherheit bietet. Die Geschwindigkeit ist im Durchschnitte zu 20 km für die Stunde angenommen, so dass die ganze Strecke in wenig mehr als 30 Minuten zurückgelegt werden kann. Ein einziger Automobilwagen würde somit für die zehn täglichen Hin- und Rückfahrten genügen; es sind aber deren drei, jeder zu 40 Personen, vorgesehen. Für den Güterverkehr wird eine kleine elektrische Locomotive, stark genug, um bei reducirter Fahrgeschwindigkeit (10 km für die Stunde) einen voll beladenen Normal-Güterwagen von 10 t Tragkraft zu ziehen, in Betrieb kommen. Der summarische Kostenvoranschlag sieht eine Bausumme von 600.000 Frcs. vor, davon 360.000 Frcs. für die eigentliche Bahnanlage, 20.000 Frcs. für Transformatorenstationen, 100.000 Francs für elektrische Contactleitung, 70.000 Frcs. für den Fahrpark und 50.000 Frcs. für Anschluss an die Station Entfelden u. s. w. Die Einnahmen sind zu 53.180 Francs, die Ausgaben zu 34.700 Frcs. veranschlagt, und würde der Ueberschuss eine Rendite von 3 pCt. des Anlagecapitals ergeben. Vorerst ist nur eine Wagenclasse vorgesehen, und setzt die Concession für dieselbe eine Taxe bis zu 5 Rappen für 1 km fest. Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen um mindestens 20 pCt. herabzusetzen.

5. Elektrische Strassenbahnen im Canton Zug. Die ertheilte Concession erstreckt sich auf die Strecken Zug—Baar—Spinnerei Lorze, Zug—Cham und Zug—Oberägeri, eventuell mit Abzweigungen Baar—Moosrank und Moosrank—Menzingen. Die erste Strecke hat eine Länge von 4·5 km, die zweite eine solche von 5·3 km und die dritte, Zug—Oberägeri, von 11·7 km. Die Spurweite ist 1 m, die Minimalradien 30 m für Zug—Baar, 35 m für Zug—Cham und 40 m für Zug—Oberägeri. Die Maximalsteigung beträgt bei den verschiedenen Linien 2, 3·3 und 6·7 pCt. Für den Oberbau sind Stahlschienen mit eisernen Schwellen, ausserdem Schutzschienen in der städtischen Strecke von Zug, in engen Curven und bei gepflasterten Strassenübergängen vorgesehen. Für das Betriebssystem sind Lichtleitungen in einer Höhe von 5·5 m über den Schienen, mit Polstangen in Aequidistanzen von 30 m, Motorwagen für 32 bis 36 Personen, ausgerüstet mit je zwei Motoren von zusammen 60 HP. bei 600 Volt Spannung, Schlepp-Personenwagen und Güterwagen von 5 t Tragkraft in Aussicht genommen. Der Kostenvoranschlag berechnet für elektrische Installation mit Transmission und Leitungen 520.000 Frcs., für Rollmaterial 272.000 Frcs. und für Bahnbau, Expropriationen u. s. w. 1,408.000 Frcs., zusammen 2,200.000 Frcs. Die Einnahmen werden zu 246.000 Frcs., die Betriebsausgaben einschliesslich Einlage in Erneuerungsfonds auf 135.300 Frcs. veranschlagt, was eine 5percentige Verzinsung des Anlagecapitals gestatten würde. In der Concession wird die Gesellschaft ermächtigt, für den Transport von Personen auf den Thallinien Taxen bis auf 7 Rappen und auf der Berglinie bis auf 10 Rappen für 1 km zu beziehen. Spätestens ein Jahr nach Eröffnung des Personenverkehres ist auch mit dem Transport von Gütern und Vieh zu beginnen.

5. Limmatstrasse Zürich III-Höngg. Diese elektrische Strassenbahn soll am linken Limmatufer in Zürich III von der bereits concedirten Strassenbahn Hauptbahnhof Zürich-Hardthurmstrasse abzweigen, die Limmat auf einem provisorischen hölzernen Steg (bis zur Erbauung einer neuen Brücke) übersetzen und auf der Strasse nach Höngg, einem der grössten Vororte Zürichs, führen, wo sie beim „Limmatberg“ endigt. Als Spurweite ist die in Zürich für Strassenbahnen vorgeschriebene Meterspur vorgesehen. Die Maximalsteigung beträgt 60 Permille auf einer Länge von 50 m, der kleinste Curvenradius 18 m. Von der Erstellung einer eigenen Kraftanlage wird vorläufig abgesehen und der Strom von einer bestehenden Anlage bezogen. Der elektrische Strom von 550 Volts Spannung erhält oberirdische Zuleitung. Die Wagen sind automobil, zweiachsig, fassen 32 Personen bei 16 Sitz- und 2 × 8 Stehplätzen und besitzen ausser der elektrischen Bremse noch eine Handbremse. In Höngg soll ein zweckdienlicher Waggenschuppen errichtet werden. Vorläufig ist ein 30 Minuten-Betrieb vorgesehen. Die Fahrgeschwindigkeit wird 15—18 km betragen. Die Kosten für diese 2·8 km lange Bahn sind auf 300.000 Frcs. veranschlagt, die Einnahmen auf 30.309 Frcs., die Ausgaben auf 20.807 Frcs., so dass ein Einnahmenüberschuss von 9502 Frcs., entsprechend einer 3 percentigen Verzinsung des Actiencapitals, verbleibt. Die Concession gestattet der Gesellschaft, für Befahrung der ganzen Strecke oder eines Theiles derselben eine Taxe von 10 Rappen pro Person für das erste und 5 Rappen für jedes folgende Kilometer zu beziehen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kleinbahn von der Stadt Bregenz auf die Höhe des Pfänderberges. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. März die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des von J. E. Bierenz in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine mit 1·0 m Spurweite und eisernem Querschwellenoberbau unter Anwendung von Vignolschienen auszuführende, elektrisch zu betreibende Kleinbahn mit theilweiser Strassenbenützung vom Staatsbahnhofe in Bregenz zum Fusse des Pfänders und für eine Drahtseilbahn mit 1·2 m Spurweite von hier auf die Höhe des Pfänders im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 15.330/I ex 1896.]

Projectirte Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. März die k. k. Statthalterei in Lemberg und die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Projectes für eine in beiden Kronländern gelegene normalspurige Localbahn von Delatyn über Kolomea nach Stefanówka im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 2753/I.]

Localbahn Rakonitz-Petschau-Buchau. (Theilstrecke Luditz—Petschau: Variante km 78·6—81·7, 83·0—83·7: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Detailprojectes für die Varianten km 78·6—81·7, 83·0—83·7 der Theilstrecke Luditz—Petschau der Localbahn Rakonitz-Petschau-Buchau die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2967/I.]

Localbahn Starkenbach - Rochlitz. (Theilstrecke Starkenbach—Hrabacow [km 0·0/6·2]: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 26. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Starkenbach—Hrabacow (km 0·0/6·2) der Localbahn Starkenbach-Rochlitz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerh. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 2905/I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Wasserabzuggrabens.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung eines Wasserabzuggrabens am gewölbten Durchlasse in km 171·5/6 der Strecke Okřiško—Branzaus der Oesterr. Nordwestbahn bis zum Iglawaflusse im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4760/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung einer gedeckten Verladerampe in der Station Josefstadt-Jaroměř.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Herstellung einer gedeckten Verladerampe im Anschlusse an den Güterschuppen in der Station Josefstadt-Jaroměř der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3017/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Das Eisenbahnministerium hat verfügt, dass die Station Bursztyn in Hinkunft mit „Bursztyn-Demianów“ zu bezeichnen sei. [E.-M.-Z. 3853/IV.]

Südbahn - Gesellschaft. (Vermehrung des Fahrparkes.) Pro 1897 wurden Seitens der Südbahn nachfolgende Fahrbetriebsmittel bestellt:

15 Locomotiven mit 6 gekuppelten Rädern mit Truckgestell nebst sechsrädrigen Tendern,

12 Schnellzugslocomotiven mit 4 gekuppelten Rädern und Truckgestell nebst sechsrädrigen Tendern,

2 Locomotiven mit 6 gekuppelten Rädern nebst sechsrädrigen Tendern,

2 Tenderlocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern,

in Summa 31 Locomotiven und 29 Tender.

Ferner: 2 Wagen I. Classe mit Intercommunication und Schlafeinrichtung, 28 Wagen I./II., 16 Wagen II. und 54 Wagen III. Classe mit Intercommunication, im Ganzen 100 Personenwagen.

Endlich: 12 Conducteurwagen mit Spindel- und Vacuumbremse, 90 gedeckte, 200 offene Lastwagen und 30 gedeckte Lastwagen mit grossem Fassungsraum, in Summa 332 Lastwagen. [E.-M.-Z. 5560/IV.]

Ausland.

Baden. (Ausdehnung des Bahnnetzes am Schlusse des Jahres 1895.) Am Schlusse des Jahres 1895 befand sich im Betriebe des badischen Staates ein Bahnnetz von 1550·16 km, von welchem sich 1466·51 km im Eigenthum des badischen Staates befanden, 54·26 km badischen Gemeinden und Gesellschaften gehörten, 24·50 km vom bayerischen Staate gepachtet waren und 4·89 km (Verbindungsbahn in Basel) sich im Mitbetriebe befanden. Von den im Betriebe des badischen Staates befindlichen 1550·16 km liegen 1412·33 km im Grossherzogthum Baden, 20·96 km auf preussischem, 24·50 km auf bayerischem, 24·15 km auf württembergischem, 22·17 km auf hessischem und 46·05 km auf schweizerischem Gebiete. Von auswärtigen Bahnen liegen 133·45 km auf badischem Gebiete, und zwar 99·11 km der Württembergischen Staatsbahnen, 26·95 km der Hessischen Ludwigs-Bahn und 7·39 km der Schweizerischen Nordostbahn; mithin befanden sich am Schlusse des Berichtsjahres im Grossherzogthum Baden zusammen 1588·87 km Eisenbahnen im Betriebe.

Die Eigenthumslänge der Badischen Staatsbahnen (d. i. ohne den badischen Theil der Main-Neckarbahn = 38·64 km und zuzüglich der an die bayerische Staatsbahn-Verwaltung verpachteten Strecke Wertheim-Mitte Mainbrücke = 1·64 km und der an die Centralverwaltung für Secundärbahnen verpachteten Strecke Donaueschingen—Hüfingen = 2·84 km) betrug überhaupt 1470·99 Kilometer und diejenige der badischen Privatbahnen 54·26 km; mithin hatten die Staats- und Privatbahnen eine Ausdehnung von zusammen 1525·25 km.

— (Stand der Fahrbetriebsmittel am Schlusse des Jahres 1895.) Im Betriebe befanden sich am Schlusse des Jahres 1895 573 Locomotiven (gegen 558 im Vorjahre), 1414 (1391) Personenwagen und 10.135 (9941) Lastwagen. Von den Locomotiven waren zur Wagenbeheizung, bezw. zum Pulsometerbetrieb 567 Stück eingerichtet und mit Westinghouse-Bremse 336 Stück ausgerüstet. Mit Westinghouse-Bremse und Intercommunicationssignal waren 1394 Personenwagen und mit vorbezeichneter Bremse allein 334 Gepäck- und Güterwagen versehen, während 20 Personenwagen mit Westinghouse-Bremsleitung und Intercommunicationssignal und 9 Güterwagen nur mit Westinghouse-Bremsleitung ausgerüstet waren.

Auf 1 km Bahnlänge entfielen 0·370 Locomotiven, 0·91 Personenwagen und 6·54 Güterwagen.

— (Betriebsergebnisse der badischen Eisenbahnen im Jahre 1895.) Die gesammte Roheinnahme der badischen Eisenbahnen im Jahre 1895 bezifferte sich für die Staats- und Privatbahnen auf zusammen 54,013.076 (50,721.078) Mark = + 6·49 pCt., die Betriebsausgabe auf 34,470 257 (33,276.600) Mk. = + 3·59 pCt. und der Einnahmeüberschuss auf 19,542.819 (17,444.478) Mk. = + 12·03 pCt. An der gesammten Roheinnahme war die Personen-, Gepäcks- und Hundebeförderung mit 33·04 (32·73) pCt., der Güterverkehr, einschliesslich Leichen, Fahrzeuge und Thiere, mit 59·78 (60·12) pCt. und das Erträgniss aus sonstigen Quellen, einschliesslich des Abganges an Passivresten, mit 7·18 (7·15) pCt. betheiligt. Von der Gesammtausgabe, welche 63·82 (65·61) pCt. der Gesammteinnahme erforderte, entfielen auf die allgemeine Verwaltung 8·03 (7·56) pCt., auf die Bahnverwaltung 21·25 (27·80) pCt., auf den äusseren Bahnhofsdienst 12·81 (11·59) pCt., den Expeditionsdienst 8·15 (7·54) pCt., den Zugbegleitungsdienst 7·69 (7·47) pCt. und den Zugförderungsdienst 42·07 (38·04) pCt.

Von dem Einnahmeüberschuss standen 19,184.592 (17,090.456) Mark den Staatsbahnen und 358.227 (354.022) Mk. den Privatbahnen zu. Letzteren wurde vom Staat in Form von eingeräumten Vergünstigungen ein Betriebsüberschuss in der Höhe von 145.248 (95.946) Mk. gewährt.

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen an Einnahmen 35.635 (34 802) Mk., an Ausgaben 23.742 (22.833) Mk. und an Ueberschuss 12.893 (11.969) Mk.; ferner auf 1 km der Gesammtleistung der Locomotiven an Einnahmen 2·52 (2·48) Mk., an Ausgaben 1·61 (1·62) Mk., an Ueberschuss 0·91 (0·86) Mk. und auf 1 Nutzkilometer an Einnahmen 3·59 (3·48) Mk., an Ausgaben 2·29 (2·28) Mk. und an Ueberschuss 1·30 (1·20) Mk.

Die Verzinsung des im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagecapitals (welches bei den Staatsbahnen 467,494.358 Mk., bei den Privatbahnen 5,571.342 Mk., bezw. zusammen 473,065.700 Mark betrug) stellte sich bei den Staatsbahnen auf 4·10 (3·76) Percent, bei den Privatbahnen auf 6·43 (6·65) pCt. und bei den Staats- und Privatbahnen auf zusammen 4·13 (3·79) pCt.

Frankreich. (Projectirte Fortsetzung der Linie Paris—Orléans bis in das Weichbild von Paris.) Die französische Kammer zog in jüngster Zeit eine von 14 Gemeinden des Departements Seine et Oise gefertigte Petition in Erwägung, in welcher im Interesse des localen Wechselverkehres mit Paris um Verlegung des Pariser Endbahnhofes der genannten Linie in die Nähe des Weichbildes der Hauptstadt ersucht wird. Als Anlagepunkt des neuen Bahnhofes ist der freie Platz zwischen der Kaserne am Quai d'Orsay und den noch aus den Zeiten der Commune herrührenden Ruinen des ehemaligen Gebäudes des Rechnungshofes in Aussicht genommen. Nachdem auch die Majorität der Pariser Bevölkerung die Einführung einer Hauptlinie, speciell der Bedeutung des „Chemin de fer d'Orléans", in den engeren Stadtbezirk lebhaft wünscht und vorauszusehen ist, dass die mit diesem Baue verbundenen, allerdings bedeutenden Opfer durch den Verkauf der in Folge der fortschreitenden Ausdehnung der Stadt nun zu höherem Werthe gelangten, derzeit noch werthlosen Grundstücke reichlich ihren Ersatz finden werden, erklärte die Kammer die Ausführung dieses Projectes als im allgemeinen öffentlichen Interesse gelegen und übermittelte die diesbezüglichen Agenden dem Minister für öffentliche Arbeiten zum Studium der Frage und Erstattung concreter Vorschläge. Ausser der auch fernerhin im Betriebe verbleibenden bisherigen Pariser Endstation der Orléansbahn soll zwischen dieser und der zukünftigen Endstation am Quai d'Orsay eine Mittelstation zwischen den Brücken Pont-neuf und Pont-Saint-Michel errichtet und derart ein vom Mittelpunkte des hauptstädtischen Gebietes ausgehender Anschlussverkehr an die übrigen von der Stadtperipherie ausgehenden Hauptbahnen hergestellt werden.

— (Reconstructionen und theilweise Legung des Doppelgeleises auf der Linie Rhône—Mont-Cenis.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister der Legislative einen Gesetzentwurf zu Gunsten der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerrané vorgelegt, welche die Gewährung eines Nachtragscredites zur Vornahme von Reconstructionen beantragt, darunter die Legung des Doppelgeleises auf einzelnen Strecken der Linie Rhône—Mont-Cenis, welch letztere Linie im Sinne der Conventionen aus den Jahren 1866 und 1867 vom Staate der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerrané gegen Gewährung einer Staatsgarantie überlassen wurde. Die in Jahresraten à 80.000 bis 100.000 Frcs. dem Staate zu refundirende Gesammtsumme des Nachtragscredites ist mit 8.500.000 Frcs. bemessen, aus welcher unter Anderem auch die Sectionen Chamousset-Aignebelle und Culoz-Chambery mit Doppelgeleisen herzustellen sein werden.

Belgien. (Reform der Personentarife.) Die Directionen der in Belgien betriebenen Eisenbahnen haben eine mit theilweiser Erhöhung der derzeitigen Personentarife verbundene Reform derselben in Aussicht genommen. Im Sinne dieser Reform werden die bisherigen Tarife für die I. Wagenclasse unverändert bleiben, jene der II. Classe aber um $12^1/_2$ pCt. und jene der III. Classe um 25 pCt. erhöht, dagegen die Abonnements III. Classe, sowie jene für Arbeiter um 10 pCt. herabgesetzt, ferner die Abonnements II. Classe um 50 pCt. und jene der I. Classe um 10 pCt. erhöht werden. Der Verkehr mit Schnellzügen — mit Ausnahme der internationalen Conventionszüge — wird insofern begünstigt, als die bisherige Aufzahlung auf Billets dem Range nach minderer Zugskategorien entfallen wird, was eine Verminderuug der Einnahmen um circa 2,500.000 Frcs. betragen wird, die durch die anderweitige Tariferhöhung zum Theil getilgt werden soll.

England. (Bau von Eisenbahnen dritter Ordnung [Light Railways].) Dem von der Legislative sanctionirten „Light Railway-Act" zufolge sind die Projectselaborate für Eisenbahnen dritter Ordnung jährlich zweimal, und zwar bis 30. April und 31. December, dem „Board of Trade" vorzulegen. Bis Ende December liefen deren 28, und zwar 15 für England, 3 für die Grafschaft Wales und 10 für Schottland, mit einer Gesammtlänge von 500 km ein, während das Gesetz für Irland nicht gilt. Von den projectirten Linien sind deren 19 mit 350 km als normalspurig herzustellen und von diesen 3 mit 50 km für elektrischen Betrieb einzurichten. Für die übrigen 150 km sind Spurweiten von 0·76 m, 0·91 m und 1·22 m theils mit Dampf-, theils mit elektrischem Betriebe in Aussicht genommen.

Schiffahrt.

Elbe-Moldau-Gebiet. (Dampfschiffführer-Prüfung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 11. Februar 1896, Z. 20.013, an die sämmtlichen Bezirkshauptmänner in Böhmen nachstehenden Circularerlass in Angelegenheit der Prüfung der Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen auf der Moldau und Elbe erlassen: Aus Anlass von hieramts vorgekommenen Anmeldungen zur Ablegung der Prüfung behufs Erlangung des Befähigungspatentes zur selbstständigen Führung von Dampfschiffen auf der Moldau und Elbe wurde unter dem 6. December 1895, Z. 154.957, im Sinne der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 4. Jänner 1855, R.-G.-Bl. Nr. 9 (§ 5) eine Prüfungscommission bei der k. k. Statthalterei ernannt, und es sind daher sämmtliche Gesuche, welche die Erlangung des Capitänspatentes zur selbstständigen Führung von Dampfschiffen auf den genannten Flüssen bezwecken, künftighin an die Statthalterei zu leiten, woselbst über die Eignung der Gesuchsteller zur Zulassung zur Prüfung entschieden werden wird. Die Prüfung, welche sich auf die allgemeinen Kenntnisse des Schiffsbaues, der Kesselwartung und die genaue Kenntniss der Strompolizeivorschriften, sowie der örtlichen Flussverhältnisse bezieht, hat jeder Gesuchsteller im Falle der Zulassung zu derselben bei der oben bezeichneten Commission abzulegen,

und es werden die Befähigungsdecrete (Patente) ausschliesslich von dem Vorsitzenden dieser Commission ausgestellt. Diese Verordnung bezieht sich nicht nur auf Personen-Dampfschiffe, sondern auch auf Schleppdampfer und Dampffähren, und es sind hievon die unterstehenden Stromaufsichtorgane, sowie die etwa bestehenden Schifferschulen zu verständigen.

England. (Gründung einer Actiengesellschaft zum Baue und Betriebe elektrisch betriebener Schiffe für den transatlantischen Verkehr.) In London wurde in jüngster Zeit eine Actiengesellschaft gegründet, welche mit elektrisch betriebenen Schiffen den Verkehr vorläufig auf der Linie Liverpool—New-York, und zwar innerhalb der Fahrzeit von drei Tagen, vermitteln will. Das Modell dieses von einem Schiffbau-Ingenieur in Providence namens Payton erfundenen Fahrzeuges hat sich bei Probefahrten, selbst bei hoher See, vollständig bewährt. Für lange Fahrt bestimmte Schiffe werden eine Länge von 200 englischen Fuss haben und mit 14 Propellern ausgerüstet sein, und zwar deren 6 am Vordertheile und 8 am Hintertheile des Schiffes. Hiedurch wird eine Fahrgeschwindigkeit von 40 Knoten in der Stunde erreicht werden, während ausschliesslich mit Dampf betriebene Schiffe bestenfalls nur 20 bis 25 Knoten per Stunde zurücklegen. Die 14 Propellerschrauben, von denen je 7 zu beiden Seiten des Schiffes, eventuell weitere 2 am Stern placirt sind, werden entweder einzeln oder zusammen von Weichenhebeln bewegt, so dass jeder Propeller als Maschine für sich gelten kann. Die mit Dampfkraft betriebenen Electro-Dynamo-Maschinen, welche die Betriebskraft erzeugen, sind mechanisch nicht mit den Propellern verbunden, und wird die Kraft auf jene Motoren übertragen, welche direct an den Propellerachsen angebracht sind und so deren Rotation veranlassen. Bei diesen Motoren hat man bis zu 1800 Umdrehungen erreicht, so dass man in der Praxis dem Widerstande des Wassers gegenüber bestimmt auf 650 bis 800 Umdrehungen in der Minute rechnen kann. Die äusserst compendiös construirte Dampfmaschine, welche die Dynamos bewegt, consumirt kaum 50 pCt. des derzeitigen Kohlenbedarfes. Da die Dampfmaschine den gegenwärtig verwendeten Schiffsmaschinen gegenüber einen nur geringen Raum einnimmt, kann der derart gewonnene Raum zur Erweiterung der Passagiercajüten und der Frachtenräume nutzbringend verwendet werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXIV. Stückes.) Das am 2. April herausgegebene LXIV. Stück enthält unter

Nr. 3078: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 29. März 1897, Z. 4989/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3079: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. April 1897, Z. 30.351, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3080: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 30. März 1897, Z. 10.484, betreffend die Beschränkung im Verkehre mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXV. Stückes.) Das am 3. April herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3081: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. März 1897, Z. 48.094, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheinbruchstationen Weipert und Schlössel-Unterwiesenthal.

Nr. 3082: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. März 1897, Z. 48.886, betreffend die Schliessung der Vieheinbruchstationen Wittigsthal und Klingenthal.

Nr. 3083: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. März 1897, Z. 49.001, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 3084: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 31. März 1897, Z. 6542, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer und Schweine aus Niederösterreich.

Nr. 3085: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. April 1897, Z. 30.021, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen gegen Mähren.

Nr. 3086: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. März 1897, Z. 5945, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3087: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. März 1897, Z. 5885, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3088: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. März 1897, Z. 5973, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Tirgul frumos.

Nr. 3089: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 1. April 1897, Z. 6635, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3090: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. April 1897, Z. 50.442, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

— (Inhalt des LXVI. Stückes.) Das am 5. April herausgegebene LXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3091: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 27. März 1897, Z. 8488/IV, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3092: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 1. April 1897, Z. 12.206, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3093: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 27. März 1897, Z. 24.559, betreffend das Ausfuhrverbot für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Czortków und Horodenka.

Nr. 3094: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 27. März 1897, Z. 26.362, betreffend die Beschränkungen des Viehverkehres aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3095: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 1. April 1897, Z. 5479/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus Steiermark.

Nr. 3096: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 3. April 1897, Z. 3958, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3097: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 2. April 1897, Z. 3946, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren Bezirken Steiermarks.

Nr. 3098: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 2. April 1897, Z. 4167, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3099: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 3. April 1897, Z. 9599, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Rechnungsabschluss für das Jahr 1896.) Dem Berichte und Rechnungsabschlusse über die Geschäftsthätigkeit des Lagerhauses der Stadt Wien im Jahre 1896 ist Nachstehendes zu entnehmen: Der geschäftliche Erfolg des Berichtsjahres ist ein ganz ausserordentlicher, der den aller früheren Jahre weit übertrifft, das erzielte Erträgniss ein sehr reichliches. Die Einnahmen und die auf den Lagerbeständen haftenden Gebührenforderungen beziffern sich auf 440.712 fl. 32 kr., die Ausgaben und Verpflichtungen auf 377.767 fl. 61 kr., was einen Gebahrungsüberschuss von 62.944 fl. 71 kr. oder von 7·23 pCt. des Anlagewerthes von 870·738 fl. 31 kr. ergibt, gegen 43.017 fl. 31 kr. oder 5·03 pCt. von 854.481 fl. 98 kr. im Vorjahre und 42.505 fl. 93 kr. oder 5·83 pCt. von 728.721 fl. 92 kr. nach dem Durchschnitte von 1876 bis 1895. Der eigene Besitz des Lagerhauses an Einrichtungsgegenständen und Geräthschaften bewerthet sich am 31. December 1896 mit 9010 fl. 83 kr., gegen 9884 fl. 50 kr. in 1895.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt auf der Erträgnissseite ein Mehr von 45.580 fl. 38 kr. gegen das Vorjahr; die Ueberschüsse aus dem Lagerzins sind um 19.404 fl. 39 kr., aus den Arbeitsgebühren um 21.534 fl. 6 kr., aus der Feuerversicherung um 2284 fl. 19 kr., aus den Zinsen um 2329 fl. 9 kr. und aus den Zufuhren um 28 fl. 65 kr. höher, aus sonstigen Anlässen dagegen um 1575 fl. 87 kr. niedriger. Auf der Ausgabenseite beträgt die Erhöhung insgesammt 24.591 fl. 34 kr., wovon allein 10.544 fl. 25 kr. auf Gehalte und Steuern entfallen. Die Aufwände für Gehalte machen um 7463 fl. 71 kr., für die Lagerhausbahn um 8488 fl. 22 kr., für die Hauptzollamts-Abtheilung um 90 fl. 79 kr., für Miethe um 874 fl. 80 kr., für Steuern und Gebühren etc. um 3080 fl. 54 kr., für Instandhaltung

um 351 fl. 68 kr., für allgemeine Geschäftsunkosten um 4041 fl. 52 kr. mehr, dagegen für Abschreibungen um 314 fl. 15 kr. weniger als in 1895 aus.

Der Geschäftsverkehr erreichte bei grosser Mannigfaltigkeit einen erstaunlichen Umfang und zeigte eine Lebhaftigkeit, die das ganze Jahr hindurch in einer Weise andauerte, wie sie kaum jemals vorausgesehen wurde.

Der gesammte Waarenumsatz weist eine Zunahme von 2,307.930 q gegen das Vorjahr und von 1,536.772 q gegen das seither beste Jahr (1893) aus; er umfasste die Menge von 5,937.482 q, gegen 3,629.552 q in 1895 und 2,647.120 q nach dem Durchschnitte von 1876 bis 1895. Es betrugen die Einlagerungen 2,985.851 q im Versicherungswerthe von 14,677.725 fl. (gegen 1,807.385 q im Versicherungswerthe von 10,628.170 fl. im Vorjahre), die Auslagerungen 2,951.631 q im Versicherungswerthe von 14,510.655 fl. (gegen 1,822.167 q im Versicherungswerthe von 10,492.910 fl. im Vorjahre). Der Lagerstand am 31. December 1896 bezifferte sich mit 422.102 q im Versicherungswerthe von 3,858.380 fl. (gegen 387.822 q im Versicherungswerthe von 3,691.310 fl. im Vorjahre), der mittlere Lagerstand bezifferte sich mit 331.625 q (gegen 287.900 q im Vorjahre).

Zur Einlagerung gelangten 12.987 Posten (gegen 8541 in 1895), und es fanden 28.617 Ausfolgungen, darunter 25.481 Versendungen mit Eisenbahn und Schiffahrt, statt (gegen 21.380 Ausfolgungen mit 14.692 Versendungen in 1895).

Das Reexpiditionsverfahren gelangte bei 1870 Wagenladungen oder 8·59 pCt. der gesammten mit der Bahn versendeten Menge (gegen 1219 Wagen oder 9·82 pCt. in 1895) zur Anwendung; hievon kommen 117 Wagen oder 0·72 pCt. der gesammten Ankünfte zu Wasser (gegen 75 Wagen oder 0·78 pCt. in 1895) auf die Schiffszuzüge und 1753 Wagen oder 13·37 pCt. der gesammten Ankünfte auf den Schienenwegen (gegen 1144 Wagen oder 11·76 pCt.) auf die Bahnzuzüge.

Der reine Durchzugsverkehr ohne Einlagerung erreichte mehr als den doppelten Umfang des Vorjahres und nimmt mit 2,757.828 q oder 46·45 pCt. (gegen 1,313.158 q oder 36·18 pCt. in 1895) nahezu die Hälfte des Gesammtumsatzes ein. An demselben ist der Durchzug von Bahn zu Bahn mit 431·356 q und der Umschlag von der Bahn zu Schiff mit 303 q oder 32·91 pCt. und 0·02 pCt. der gesammten Bahnankünfte (gegen 229.417 und 1507 q oder 28·77 pCt. und 0·19 pCt. in 1895) betheiligt; auf den Umschlag vom Schiff zur Bahn entfallen davon 727.895 q, auf jenen von Schiff zu Schiff 7972 q und auf jenen vom Schiff auf Strassenfuhrwerke 211.388 q oder 44·73 pCt., 0·48 pCt. und 13 pCt. der gesammten Schiffszüge (gegen 289.059 q, 3109 q und 133.321 q oder 30·02 pCt., 0·32 pCt. und 13·85 pCt. in 1895). Im Umsatze mit der Eisenbahn beträgt die Zunahme gegen das Vorjahr 44·61 pCt.

Auf dem Landungsplatze des Lagerhauses der Stadt Wien wurden an 244 Ladetagen 606 Schiffe mit 1,627.268 q gelöscht und 65 Schiffe mit 44.675 q befrachtet, gegen 377 Schiffe mit 962.844 q und 47 Schiffe mit 39.103 q an 233 Ladetagen im Vorjahre. Von den gelöschten Fahrzeugen trugen 217 mit 426.928 q (gegen 201 mit 412.794 q in 1895) die Flagge der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; 233 mit 765.243 q (gegen 100 mit 290.953 q in 1895) führten die Aufschrift der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft; 103 mit 296.506 q (gegen 37 mit 100.113 q in 1895) waren Eigenthum der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und 53 mit 138.591 q (gegen 38 mit 95.037 q in 1895) gehörten der Schiffahrts-Unternehmung Josef Eggenhofer in Budapest an. Bei 175 Schiffen oder 29 pCt. erfolgte die Ausladung auf einerlei Art; bei 431 oder 71 pCt. dagegen erforderte jede Ladung eine mehrfache Arbeitsleistung: sie wurde zum Theil eingelagert, zum Theil auf Eisenbahnwagen oder Strassenfuhrwerk umgeschlagen, zum Theil umgeschifft. Im Vorjahre vollzog sich die Ausladung bei 148 Schiffen oder 39 pCt. auf einfache und bei 229 Schiffen oder 61 pCt. auf mehrfache Art.

Nach Waarengattungen vertheilt, entfielen 95·72 pCt. des Gesammtumsatzes auf Getreide und 4·28 pCt. auf andere Waaren (gegen 95·19 pCt. und 4·81 pCt. in 1895).

Das Belehnungsgeschäft bewegte sich in engen Grenzen. Von den eingelagerten 12.987 Posten wurden nur 383 Lagerscheine oder 2·95 pCt. (gegen 288 oder 2·67 pCt. in 1895) ausgeschrieben und bei 37 Lagerscheinen im Versicherungswerthe von 97.180 fl. eine Belehnung von 45.592 fl. vorgemerkt (gegen 20 Lagerscheine im Versicherungswerthe von 110.700 fl. mit einer Belehnung von 67.330 fl. in 1895).

Fiumaner Lagerhäuser. (Action im Interesse der Verstaatlichung des Betriebes.) Die Fiumaner Handelskammer hat unter Führung des Fiumaner Reichstags-Abgeordneten Grafen Theodor Batthyány eine aus Mitgliedern aller Interessentenkreise Fiumes zusammengesetzte Deputation zum kgl. ungarischen Handelsminister entsendet, um diesen um baldmöglichste Verstaatlichung der derzeit von der Budapester Escompte- und Wechslerbank geführten Verwaltung der Lagerhäuser zu bitten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16). Die Petenten hoben hervor, dass eine den Seehandel wesentlich entlastende Reduction der Platzspesen nur von Seiten des Staates zu gewärtigen sei, während alle auf Gewinnerzielung basirte Actienunternehmungen in erster Linie ihre eigenen Interessen zu wahren bestrebt sind, und nachdem sie convenirenden Falles auch auf eigene Rechnung Geschäfte machen, diesfalls sich ergebende günstige Conjuncturen gewiss vorerst für sich selbst auszunützen bestrebt sind. Der Sprecher der Deputation verwies bei diesem Anlasse auf Triest, woselbst der österreichische Staat die vordem von der Triester Handelskammer und der Municipalität, daher von anerkannt sonst neutralen moralischen Körperschaften verwalteten „Magazzini Generali" dennoch zur grossen Befriedigung der Handelswelt in eigene Regie übernahm.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro März 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	13100·84	3259·61	5912·02	10448·43
Roggen	2229·43	105·87	700·82	1634·48
Gerste	374·78	150·00	259·85	264·93
Hafer	2233·69	409·91	839·78	1803·82
Mais	2746·18	412·40	1042·91	2115·67
Mehl	1856·84	879 60	1542·20	1194·24
Wein	2392·67	1049·87	466·24	2976·30
Verschiedene	4150·54	1781·50	1526·12	4405·92
Zusammen	29084·97	8048·76	12289·94	24843·79
Versicherungswerth	476.380	77.150	1039·50	449.580

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	20	1	3	18
Versicherungswerth	84.185	8.400	8.390	84.195
Abgesondert übertragene Warrants	9	—	—	8
Versicherungswerth	60.795	—	800	59.995
Lombardbetrag	37.600	—	350	37.250

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate März 1897.

Artikel	Lager am 1. März	Eingang	Ausgang	Lager am 31. März
	Metercentner			
Weizen	457	400	88	787
Roggen	270	—	78	192
Gerste	1030	548	265	1313
Hafer	3294	1116	960	3450
Malz	881	903	788	996
Mais	2009	505	235	2279
Diverse	1083	1773	2590	266
Total	9042	5245	5004	9283

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	März 1897				März 1896			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	300.415	262.064	234.785	327.694	304.517	108.439	159.678	253.278
Darunter:								
Weizen	118.566	43.311	41.439	120.438	95.794	43.906	57.096	82.604
Roggen	17.014	43.802	36.263	24.553	36.079	30.602	36.611	30.070
Gerste	58.450	15.378	38.471	35.357	52.914	6.143	14.650	44.407
Hafer	30.738	96.077	55.803	71.012	24.525	3.586	19.406	8.705
Mais	14.110	40.205	37.044	17.271	2.683	9.018	8.952	2.749
Hirse	1.512	641	318	1.835	905	147	344	708
Bohnen	6.407	814	1.534	5.687	6.348	1.255	3.188	4.415
Erbsen	11.787	3.458	2.061	13.184	1.158	301	302	1.157
Malz	556	406	532	430	981	509	509	981
Raps	5.344	3.660	5.752	3.252	34.579	714	3.002	32.291
Hanfsamen	2.465	234	868	1.831	415	156	74	497
Wicken	1.291	2.167	938	2.520	867	632	750	749
Mehl	6.154	2.752	2.265	6.641	7.373	3.156	3.116	7.413
Kleie	2.571	2.060	2.868	1.763	2.709	1.350	1.803	2.256
	276.965	254.965	226.156	305.774	267.330	101.475	149.803	219.002
Spiritus	2.280	750	—	3.030	1.047	99	—	1.146
Zucker	2.458	1.089	1.135	2.412	10.793	810	2.136	9.467
Wein	1.629	618	536	1.711	3.820	683	377	4.126
Oele und Fette	1.741	363	252	1 852	1.605	1.155	433	2.327
Sonstige Waaren	15.342	4.279	6.706	12.915	19.922	4.217	6.929	17.210
Mittlere Tagesbewegung . .	19.110 Meter-Centner				10.725 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,853.720	1,292.540	1,169.810	2,976.450	2,997.930	520.980	1,008.050	2,510.860

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	146	31	43	134	116	26	28	114
Versicherungswerth . . fl.	833.000·—	362.350·—	322.750·—	872.600·—	438.830·—	117.500·—	151.430·—	404.900·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	3	2	2	3	19	4	4	19
Versicherungswerth . . fl.	10.100·—	1.300·—	4.700·—	6.700·—	108.050·—	10.100·—	9.100·—	109.050·—
Lombardbetrag . . . . fl.	5.050·—	900·—	3.050·—	2.900·—	55.480·—	5.480·—	4.900·—	56.060·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat März 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1897	Eingelagert vom ersten bis letzten März	Ausgelagert vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1897
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	40.588	21.517	9.081	53.024
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	12.357	—	2.365	9.992
Hafer	11.170	18.443	2.211	27.402
Korn	3.003	2.359	402	4.960
Gerste	8.561	416	2.415	6.562
Diverse	5.497	299	1.688	4.108
Assecuranzwerth . . fl.	290.330	145.900	71.160	365.070

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1897	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen vom ersten bis letzten März	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1897
Lagerscheine:				
Stück	9	4	4	9
Versicherungswerth . fl.	106 980	50.400	37.050	120.330
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	
Lombardbetrag . . . fl.	—	—		

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat März 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten März 1897
		vom ersten bis letzten März		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	88.252	19.959	25.331	82.880
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	3.624	1.103	807	3.920
Wein	6.630	1.702	1.718	6.614
Zucker	44.222	11.351	15.368	40.205
Weizen	10.008	—	202	9.806
Diverse	23.768	5.803	7.236	22.335
Assecuranzwerth . . fl.	3,046.920	765.770	986.138	2,826.552

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten März 1897
		vom ersten bis letzten März		
Lagerscheine:				
Stück	40	—	1	39
Versicherungswerth . fl.	126.360	—	9.180	117.180
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	4.500	—	—	4.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat März 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1.288·70	201·99	101·05	1.389·64	—	—	—	—
Roggen	115·44	226·21	301·58	40·07	—	—	—	—
Gerste	287·12	299·70	226·33	360·49	—	—	—	—
Hafer	8·99	101·36	—	110·35	—	—	—	—
Erbsen	1.804·84	401·95	704·06	1.502·73	202·24	—	202·24	—
Bohnen	1.730·73	—	56·14	1.674·59	—	—	—	—
Raps	2.264·31	100·01	100·06	2.264·26	—	—	—	—
Hanfsamen	100·55	—	100·55	—	—	—	—	—
Leinsamen	310·98	—	—	310·98	—	—	—	—
Thymothe	89·05	49·80	5·01	133·84	—	—	—	—
Diverse	1132·89	701·84	758·13	1.076·60	—	—	—	—
Zusammen	9133·60	2.082·86	2.352·91	8.863·55	202·24		202·24	—
Versicherungswerth . . fl.	99.868	26.728	36.370	90.226	1.600	—	1.600	—
Spiritus	3029·84	299·62	—	3.329·46	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	42.365	3.896	—	46.261	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	35	5	12	28	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	35.889	4.000	12.787	27.102	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	32	5	12	25	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	33.989	4.000	12.787	25.202	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	20.150	2.350	7.670	14.830	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	5	—	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	7.430	—	—	7.430	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 20. April 1897 tritt der Nachtrag IV zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt zum Preise von 0·10 Mark erhältlich.

Wien, am 2. April 1897. [238]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 20. April 1897 tritt zum Berlin-Stettin-Sächsischen Verbandstarif vom 15. August 1896 der Nachtrag II in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·10 Mk. erhältlich.

Wien, am 4. April 1897. [239]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages V.

Mit 20. April 1897 tritt der Nachtrag V zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Februar 1896 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht und sind zum Preise von 0·08 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 4. April 1897. [240]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Keszthely der Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György andererseits.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1897 tritt ein neuer Tarif für obigen Verkehr in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1890 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind zum Preise von 10 Heller durch die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien und Budapest erhältlich.

Wien, am 6. April 1897. [241]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Frachtermässigung für Torfstreu und Torfmull nach Stationen der Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Posen und Pommern östlich der Oder.) Dem Vorgehen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, wonach bis 1. September 1897 für Sendungen von Torfstreu und Torfmull in Wagenladungen nach den Stationen östlich der Oder eine ausserordentliche Frachtermässigung von 25 pCt. gegenüber dem allgemeinen Tarif (Specialtarif III) gewährt wird, haben sich mit Giltigkeit vom 1. März an die folgenden Bahnen angeschlossen:

1. die Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn (auch bezüglich ihres Binnenverkehres);
2. die Breslau-Warschauer Eisenbahn (bezüglich der Station Kempen);
3. die Georgsmarienhütten-Eisenbahn;
4. die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn;
5. die Holländische Eisenbahn (bezüglich der auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen);
6. die Königsberg-Kranzer Eisenbahn (nur im Verkehre nach ihren Stationen);
7. die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (nur im Verkehre nach ihren Stationen);
8. die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn);
9. die Militär-Eisenbahn;
10. die Prignitzer Eisenbahn;
11. die Sächsischen Staatseisenbahnen;
12. die Stargard-Küstriner Eisenbahn;
13. die Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft;
14. die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Ausdehnung des Rohstofftarifes.) Im Heft 1 wurde mit Giltigkeit vom 20. März a. St. (1. April n. St.) für den Verkehr mit den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen (einschl. der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn) und den Sächsischen Staatseisenbahnen der Ausnahmetarif 3 für Düngemittel u. s. w. (Rohstofftarif) unter Beibehaltung der Ziffern 1 bis 4 auf folgende Artikel ausgedehnt:

„5. Brennstoffe des Specialtarifes III, folgende:

a) Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt. (Wegen Steinkohlen u. s. w. siehe den besonderen Ausnahmetarif.)

b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt;
Holzkohlenbriquetts, unverpackt.
(Holzkohlenbriquetts, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, gehören zu den Gütern des Specialtarifes II.)

c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.

6. Holz, wie im Specialtarif III genannt."

Für Gascoaks gelten hinsichtlich des zur Berechnung zu ziehenden Gewichtes dieselben Bedingungen, wie für Rüben des Specialtarifes III.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Neue Tarife.) Am 1. Mai 1897 treten ein neuer Theil II des Verbandsgütertarifes, die besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften enthaltend, sowie die hiezu gehörigen besonderen Tarifhefte Nr. 1—6 in Kraft.

Die neuen Tarifhefte enthalten die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr, und zwar:

Heft Nr. 1 zwischen den Stationen der Main-Neckar-Bahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a. S., Kattowitz, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Posen und Stettin, der Thüringischen Secundärbahnen (Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn), der Eisenberg-Krossener, Dahme-Uckroer Eisenbahn, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Neuhaldensleber, Marienburg-Mlawkaer, Dessau-Wörlitzer und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits;

Heft Nr. 2 zwischen den Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der bei Heft Nr. 1 genannten nördlichen Bahngebiete andererseits;

Heft Nr. 3 zwischen den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn einerseits und den Stationen der bei Heft Nr. 1 genannten nördlichen Bahngebiete andererseits;

Heft Nr. 4 zwischen den Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, sowie der Bregthalbahn (Donaueschingen-Furtwangen) und der Kaiserstuhlbahn einerseits und den Stationen der bei Heft Nr. 1 genannten nördlichen Bahngebiete andererseits;

Heft Nr. 5 zwischen den Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn andererseits;

Heft Nr. 6 zwischen Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt, Halle a. S. und Magdeburg, der Thüringischen Secundärbahnen (Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn), der Eisenberg-Krossener und Dahme-Uckroer Eisenbahn, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Neuhaldensleber, Dessau-Wörlitzer und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits.

Durch die neuen Tarifhefte werden sowohl Ermässigungen als auch unbedeutende Frachterhöhungen herbeigeführt, auch für eine grössere Anzahl Stationsverbindungen neue Frachtsätze eingeführt. Wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses und geringfügigen Verkehres sind die Frachtsätze für eine Anzahl Stationsverbindungen ohne Ersatz aufgehoben. Die durch die letztere Massnahme eintretenden Frachterhöhungen sind mit Rücksicht auf den bestehenden Umkartirungstarif ebenfalls nur geringfügig.

Es gelangen durch die Einführung der neuen Tarifhefte zur Aufhebung:

1. der Mitteldeutsche Verbandsgütertarif, Theil II, sowie die Tarifhefte Nr. 1, 2a, 2b, 3 und 4 vom 1. Jänner 1893, das Tarifheft Nr. 5 vom 1. März 1891 und das Tarifheft Nr. 6 vom 1. August 1891, sämmtlich nebst Nachträgen;

2. der Berlin-Südwestdeutsche Gütertarif vom 1. Juli 1892 nebst Nachträgen;

3. der Frankfurt a. M.-Main-Neckarbahn-Gütertarif vom 18. August 1888 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehres der Stationen der Strecken Ilversgelhofen—Wolkramshausen, Straussfurt—Grossheringen und Hohenebra—Ebeleben;

4. das Tarifheft Nr. 2 des Schlesisch-Süddeutschen Verbandsgütertarifes vom 1. Juni 1892 nebst Nachträgen bezüglich der Stationen Grunow, Kodersdorf, Ortrand, Rietschen, Ruhland, Schönfeld bei Grossenhain und Wiednitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a. S.

Vom Mitteldeutschen Verbandsgütertarife bleiben bis auf Weiteres noch in Kraft:

1. das Tarifheft Nr. 1 bezüglich des Verkehres der Stationen der Oberhessischen Bahnen und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und der an diesem Tarifhefte betheiligten Privatbahnstationen andererseits;

2. das Tarifheft Nr. 2a bezüglich des Verkehres der Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. einerseits und der Stationen der Pfälzischen Bahnen andererseits;

3. das Tarifheft Nr. 2b bezüglich des Verkehres der Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und der Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits;

4. das Tarifheft Nr. 3 bezüglich des Verkehres der Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. einerseits und der Stationen der Bregthalbahn und Kaiserstuhlbahn andererseits, sowie bezüglich des Verkehres der Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und der Stationen der Badischen Staatsbahnen, der Bregthalbahn und Kaiserstuhlbahn andererseits;

5. das Tarifheft Nr. 5 bezüglich des Verkehres der Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und der Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits;

6. das Tarifheft Nr. 6 bezüglich des Verkehres der Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. und der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und der Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits.

Durch die neuen Tarifhefte gelangen ohne Ersatz zur Aufhebung:

a) der Ausnahmetarif Nr. 7 für Korkstöpsel und Weberdisteln (Mitteldeutsche Tarifhefte Nr. 2b und 3);
b) der Ausnahmetarif Nr. 8 für Eisen und Stahl, auch verzinkt und verzinnt etc., des Berlin-Südwestdeutschen Gütertarifes;
c) der Ausnahmetarif Nr. 1 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II im Verkehre zwischen den in den Bezirk Halle a. S. übergegangenen nördlichen Verbandsstationen des Schlesisch-Süddeutschen Verbandsgütertarifes, Heft 2;
d) die Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 für elsässisches Rohpetroleum bezüglich der Versandtstation Walburg i. E. (Mitteldeutsches Tarifheft Nr. 2b).

Der neue Tarif kann vom 25. April 1897 ab käuflich bezogen werden, auch ertheilen von diesem Tage ab die betheiligten Dienststellen auf Erfordern nähere Auskunft.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Allgemeine Kilometer-Tariftabelle.) Am 1. April gelangte zu der „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle“ ein Nachtrag 2 zur Ausgabe. Durch denselben werden die Frachtsätze für die westlichen Staatsbahnen und deren Wechselverkehr mit den östlichen Staatsbahnen auf Entfernungen von 1 bis 50 km auf die im Osten geltenden Sätze herabgesetzt. Exemplare des Nachtrages können durch die Abfertigungsstellen, sowie durch das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, kostenfrei bezogen werden.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt, nachstehend angeführte, im Materialmagazine zu Stanislau angesammelten Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	20.000
2	Altes Plattenblech über 4 mm Stärke, auch Kesselblech	5.000
3	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	10.000
4	Altes Gusseisen — alte Bremsklötze	20.000
5	Pauscheisen, unverbrannt	20.000
6	Zerreneisen	10.000
7	Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe . . .	10.000
8	Schmiedeiserne und Stahldrehspäne	15.000
9	Alter Blattfedernstahl	3.500
10	Alter Volutfedernstahl	1.500
11	Alte Stahltyres von Gussstahl	20.000
12	Bruchmessingrohre	150
13	Kupferspäne	200
14	Messingspäne (verunreinigte)	100
15	Metallspäne von Rothguss	800
16	Oelfässer bis 2 hl Inhalt mit 2 Böden . Stück	100
17	„ „ 2 „ „ „ 1 Boden . „	50

Die diesbezüglichen, auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf Ankauf von Altmaterialien“ versehen, bis zum **20. April l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Um 3 Uhr findet am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte statt, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch separat, ist ein Vadium in der Höhe von 10 pCt. der ganzen Kaufsumme bei der h. o. Staatsbahn-Directions-Cassa, und zwar bis 200 fl. nur in Baarem, über 200 fl. auch in Wertheffecten, letztere 10 pCt. unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem etwaige wegen Qualität der erstandenen Materialien vorgebrachte Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Offerte, welche nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen oder auch ganz abzulehnen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
860	Buschtěhrader Eisenbahn		Torfmull und Torfstreu als Frachtgut	Reitzenhain (B.E.B.)	allen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn [excl. der Localbahnen Krupa-Kolleschowitz und Welchau Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn, sowie excl. Prag (Staatsbahnhof)]	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	Gegenwärtig giltige Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b	Verschieden	Im Kartirungswege		
861	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z-1 der allgemeinen Güterclassification	Hronov		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Bodisch				8·4	7·2	1·2			
					Halbstadt				9·7	8·0	1·7			
					Hermsdorf-Oelberg				11·3	9·0	2·3			
					Braunau				12·1	10·0	2·1			
					Ottendorf				12·9	11·0	1·9			
862	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Pozsony-flok-palyaudvar und Szöllös		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband Tarif „Theil II, Heft 3a" vom 1. Jänner 1897	Heller			Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)				38	29	9			
					Wien (St.E.G.) (Abzweigung bei der Stadlauer Brücke) transit				Besteht kein directer Satz	29	—			
					Stadlau				34	28	6			
					Floridsdorf				34	28	6			
863	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Sudoměřitz-Landesgrenze transit	Gaya	Aufgabe der Sendungen in ungarischen Stationen mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif			1·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
864	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Candiszucker	Böhmisch-Leipa	Bregenz	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Mai 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. März 1896	a) 311 kr. = 622 h b) 282 kr. = 564 h	a) 502 h b) 462 h	a) 120 h b) 102 h	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller	Heller			
865	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Quadern und Platten der Pos. 8·57 des Tarif-Theiles I	Bogoniowice-Ciężkowice	Krakau	Aufgabe mit an die k. k. Bahnerhaltungssection in Krakau I als Empfängerin lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	26 kr. = 52 h	32	20	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Skawce					18 kr. = 36 h	22	14			
				Neusandec					34 kr. = 68 h	42	26			
			Quadern und Platten der Pos. 8·59 des Tarif-Theiles I	Bogoniowice-Ciężkowice	Krakau				35 kr. = 70 h	52	18			
				Skawce					22 kr. = 44 h	36	8			
				Neusandec					49 kr. = 98 h	68	30			
866	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine der Classe C	Chrast	Nachod	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen ist von der Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Satz	26·6 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Die eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
867	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ausstellungsgüter	Wien Oe.N.W.B.		Aufgabe in beliebigen Quantitäten und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		Diese Frachtbegünstigung gilt nur für den Transport der Ausstellungsobjecte des Dr. Emil Holub
					Korneuburg				13	6·5	6·5			
					Melnik				200	100	100			
					Poděbrad				190	95	95			
					Prag Oe.N.W.B.				199	99·5	99·5			
					Tetschen Oe.N.W.B.				240	120	120			
868	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde und Thonerde, gewöhnliche, lose oder in Säcken	Karlsbad	Prosecco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	274 Heller inclusive Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
869	**Südbahn-Gesellschaft**		Eis	Görz	Triest S.B.	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarif	32 Kronen pro Wagen	16 Kronen pro Wagen	16 Kronen pro Wagen	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
38	Nr. 28 vom 9. März 1897	684	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatsbahnen und Brassó-Háromszéker Localbahn	Laut Waarenclassification des Tarifes, Theil I in die Classe C und den Specialtarif 2 gehöriges Holz aller Art	Kovászna	Wien (St.E.G.) transit Ruttka transit	In der Rubrik 3 der ursprünglichen Kundmachung ist die Kaiser Ferdinands - Nordbahn nachzutragen. In die Rubrik 14 der Kundmachung ist nachstehende Bemerkung aufzunehmen: Der ermässigte Frachtsatz für Wien (St.E.G.) transit hat unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen der in Rede stehenden Begünstigung auch auf für Wien (K.F.N.B.) transit (für nach Norddeutschland bestimmte Sendungen) Giltigkeit	
39	Nr. 39 vom 3. April 1897	822	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, alt und gebrochen etc. der Pos. E—9 des Tarifes, Theil I der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Jinec-Čenkau Pisek Přibram Jinec-Čenkau Pisek Přibram	Annathal Rothau Chodau	Die ad I. und II. angeführten Frachtsätze gelten für die nebenangeführten Artikel (Eisen und Stahl, alt und gebrochen etc. der Pos. E—9) schon bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
40	Nr. 40 vom 6. April 1897	829	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eier	Tarnopol trs. (von Russland)	Bregenz trs. Buchs trs. Lindau (österr. und bayer.) trs. St. Margrethen trs.	Die für die nebenstehenden Relationen vorgesehenen ermässigten Kartirungssätze finden auf Sendungen nach Bayern **keine** Anwendung. In der Rubrik 5 und 6 hat es demnach richtig zu lauten: „für Süddeutschland, die Schweiz und darüber hinaus" und „Sendungen sind entweder mit directen Frachtbriefen nach einer süddeutschen, bezw. schweizerischen oder darüber hinaus liegenden Station oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Bregenz, bezw. Buchs, Lindau oder St. Margrethen lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Süddeutschland, bezw. der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt ist. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Süddeutschland, bezw. der Schweiz oder darüber hinaus auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Localverkehr mit Bregenz, bezw. Buchs, Lindau oder St. Margrethen bestehenden Frachtsätze erhöht wird"	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

Seitens der k. k. Staatsbahn-Direction gelangt der gesammte Rollfuhrdienst für Gepäck, Eilgut und Fracht von und zu den beiden Wiener Bahnhöfen (K.E.B. und K.F.J.B) auf geänderter Grundlage zur Vergebung.

Diese Dienste erstrecken sich auf:

A. Gepäcksdienst.

1. Die eisenbahnmässige Aufnahme und Abfertigung des Seitens der Reisenden an die Rollfuhrunternehmung übergebenen und von der letzteren aus den Wohnungen abgeholten Reisegepäcks, welches zum Versandt ab einem der beiden Bahnhöfe bestimmt ist, sowie das Zustreifen desselben, wie auch des Handgepäcks nach dem Bahnhofe.

2. Das Abstreifen des in den beiden Bahnhöfen anlangenden Hand- und Reisegepäcks, sofern dasselbe von den Reisenden an die Rollfuhrunternehmung übergeben wird, in die Wohnungen der Reisenden oder nach anderen Wiener Bahnhöfen.

B. Güterdienst.

1. Die eisenbahnmässige Aufnahme und Abfertigung der Seitens der Absender an die Rollfuhrunternehmung übergebenen oder Seitens der letzteren aus den Geschäftslocalen abgeholten Eil- und Frachtgüter, sowie das Zustreifen derselben nach den beiden Bahnhöfen.

2. Das Abstreifen der anlangenden Eil- und Frachtstückgüter von den beiden Bahnhöfen an die Behausung der Empfänger. (Eisenbahn-Betriebsreglement § 68, Ziffer 1 und 5.)

3. Das Abstreifen der unbestellbaren Eil- und Frachtstückgüter wie auch derjenigen Stückgüter, deren Annahme Seitens der Empfänger verweigert wird, von den beiden Bahnhöfen an das Magazin der Rollfuhrunternehmung, woselbst die Einlagerung erfolgt. (Eisenbahn-Betriebsreglement § 70, Ziffer 2.)

4. Die Ueberführung der in den beiden Bahnhöfen unter Colloverschluss anlangenden Zollgüter nach dem k. k. Hauptzollamte und der Transit-Eilgüter nach den anderen Wiener Bahnhöfen, soweit es bahnseits für zweckdienlich befunden wird, diese Verrichtungen durch die Rollfuhrunternehmung ausführen zu lassen.

Offerten auf Uebernahme eines Theiles dieser Geschäfte werden nicht berücksichtigt.

Ueberdies haben die Offerenten über folgende Punkte bestimmte Anbote einzubringen.

I. Annahmestellen.

Die Rollfuhrunternehmung hat eine Hauptannahmestelle im I. Stadtbezirke mit Filialannahmestellen in den verkehrsreicheren Bezirken von Wien zu errichten. Im Offert ist anzugeben, in welchen Bezirken der Bewerber die Errichtung von Filialannahmestellen in Aussicht nimmt.

II. Zustellungsfristen.

A. Hand- und Reisegepäck sind in der Hauptannahmestelle bis mindestens zwei Stunden und in den Filialannahmestellen bis mindestens vier Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges aufzunehmen und — sowie das bis vier Stunden vor Abgang des Zuges zur Abholung aus den Wohnungen angemeldete Hand- und Reisegepäck — spätestens 45 Minuten vor Abgang des Zuges am Bahnhofe zuzuführen.

B. Die Zustellung des Hand- und Reisegepäcks von den bis 7 Uhr Abends einlangenden Zügen soll spätestens innerhalb drei Stunden nach Ankunft, von den zwischen 7 und 8 Uhr Abends einlangenden Zügen am gleichen Tage vor 10 Uhr Abends, und von den nach 8 Uhr Abends eintreffenden Zügen am nächstfolgenden Tage bis spätestens 10 Uhr Vormittags erfolgen.

C. Eilgüter, Frachtgüter mit Lieferungs-Interesse-Declaration, Lebensmittel, verderbliche Güter und verpackte lebende Thiere sind innerhalb längstens sechs Tagesstunden, alle anderen Güter innerhalb längstens 24 fortlaufenden Stunden nach der Uebernahme zuzustellen.

In den Offerten ist anzugeben, ob und welche Kürzungen der unter A bis C bezeichneten Zustellungsfristen der Offerent zugesteht.

III. Gebühren der Rollfuhrunternehmung.

Die Taxen für den Gepäck-Zu- und Abstreifdienst sind im Offert

a) für das Zustreifen des von den Reisenden bei der Hauptannahmestelle aufgelieferten Gepäcks nach den beiden Bahnhöfen,

b) für das Zu- und Abstreifen des Gepäcks von den Wohnungen nach den Bahnhöfen oder umgekehrt einschliesslich der Gepäcksüberfuhr zwischen den beiden Bahnhöfen, nach folgendem Schema anzugeben:

bei einer Stückzahl von	Reisegepäck: für die ersten 25 kg	Reisegepäck: für je weitere 25 kg	Handgepäck
	Taxe in Hellern		
1			für 1 Stück . . . . Heller
2 oder mehr			für 2 Stück . . . . „
			für jedes weitere Stück . . „

Das Rollgeld bei Eilgütern ist getrennt für die ersten 50 kg und für je weitere 50 kg, bei Frachtgütern getrennt für die ersten 100 kg und für je weitere 100 kg anzugeben.

Die sämmtlichen Taxen haben sich im Verkehre mit beiden Bahnhöfen mindestens auf die Bezirke I bis IX und den anschliessenden, geschlossen verbauten Theil des Bezirkes XVII, ausserdem im Verkehre mit Wien K.E.B. auch auf die geschlossen verbauten Theile der Bezirke XII, XIV, XV und XVI, dann im Verkehre mit K.F.J.B. auch auf die geschlossen verbauten Theile der Bezirke XVIII und XIX zu beziehen.

Im Offert sind jene weiteren Bezirke oder Stadttheile anzugeben, welche der Offerent in den Bestellbezirk einzubeziehen sich bereit erklärt. In den Offerten ist zugleich der in Percenten auszudrückende Zuschlag in den Taxen anzugeben, welcher für die Zu- und Abstreifung von Gepäck und Gütern nach und von dem übrigen geschlossen verbauten Gebiete von Wien verlangt wird.

Ausserdem ist pro angefangene 50 kg der Trägerlohn anzugeben, welcher für das von den Bediensteten der Unternehmung über Verlangen der Parteien zu besorgende Uebertragen der Eil- und Frachtgüter in die Keller, in höhere Stockwerke als das Erdgeschoss, oder in Höfe, welche von den Fuhrwerken der Unternehmung nicht befahren werden können, sowie aus den Kellern, Stockwerken oder Höfen zur Einhebung gelangen soll; desgleichen das Lagergeld bei den der Unternehmung bahnseits auf Lager gegebenen Gütern für je angefangene 100 kg und 24 Stunden.

Für das Ueberführen der Zollgüter nach dem Hauptzollamte und der Transit-Eilgüter nach den anderen Wiener Bahnhöfen werden der Unternehmung die jeweils zur Anwendung kommenden Verbindungsbahngebühren vergütet.

IV. Vertragsdauer, Caution.

In den Offerten ist anzugeben, welche Vertragsdauer der Offerent in Anspruch nimmt.

Bei Vertragsabschluss ist eine Caution von 15.000 fl. ö. W. in Baarem oder Werthpapieren zu erlegen.

Die näheren Bedingnisse können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung 5 für den Transport- und commerciellen Dienst) während der Amtsstunden von 1/2 9 bis 3 Uhr eingesehen werden.

Die Offerten sind, per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt, mit der Aufschrift: **„Offerte für die Uebernahme des Rollfuhrdienstes“** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction bis **längstens 10. Mai l. J., 12 Uhr Mittags**, einzubringen. Die Activirung des Dienstes ist mit 1. Juli l. J. in Aussicht genommen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Offerten bleibt der k. k. Staatsbahn-Direction nach freiem Ermessen vorbehalten.

Wien, am 31. März 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. **Wien, 13. April 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 3. April 1897, Z. 2684/IV, an alle österreichischen Privat-eisenbahn-Verwaltungen (Hauptbahnen mit dem Sitze in Oesterreich), betreffend die Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und bestimmten Feiertagen.

Im Verfolge der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 26. Mai 1890, Z. 3081, und vom 9. Februar 1895, Z. 2158, beabsichtigt das Eisenbahnministerium, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1898 eine Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und bestimmten Feiertagen auf den sämmtlichen in Betracht kommenden Linien der österreichischen und gemeinsamen Eisenbahnen nach Massgabe folgender „Grundsätze“ eintreten zu lassen:

1. Der Eisenbahn-Güterverkehr, mit Ausschluss des Vieh- und Eilgutverkehres, ist an Sonntagen und an den im Punkt 3 bezeichneten Feiertagen soweit einzustellen, als dies möglich ist, ohne dass umfassendere bauliche Einrichtungen getroffen, und ohne dass die Betriebsmittel oder das Personale vermehrt werden.

Gleichwohl ist es zulässig, an Sonn- und den bestimmten Feiertagen einzelne Güterzüge zu fahren, sofern und soweit dies etwa durch die besonderen Bedürfnisse des Verkehres oder des Wettbewerbes mit dem Auslande erforderlich erscheint.

2. Es ist ferner gestattet, solche Güter, die aus besonderen wirthschaftlichen Rücksichten eine Verzögerung in der Beförderung nicht vertragen können, z. B. leicht verderbliche Güter etc., regelmässig auch an Sonn- und Feiertagen zu befördern.

Unbeschadet vorgängiger Abreden unter benachbarten Eisenbahn-Verwaltungen bleibt es späterer Verständigung auf Grund der zu machenden Erfahrungen vorbehalten, welche Güter allgemein hieher zu zählen sind.

3. Als Feiertage, an denen der Güterzugsverkehr eingeschränkt werden soll, gelten allgemein der

a) Neujahrstag,
b) zweite Ostertag,
c) Himmelfahrtstag,
d) zweite Pfingsttag,
e) Frohnleichnamstag,
f) Allerheiligentag,
g) erste und zweite Weihnachtstag.

4. Als Sonn- und Feiertag wird die Zeit von Mitternacht zu Mittnacht gerechnet.

Es ist indessen ausreichend, wenn der Güterzugsverkehr in der Zeit von 4 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends ruht und die ersten Morgen- und letzten Abendstunden zur Ueberleitung des Dienstes in diese Ruhe und umgekehrt verwendet werden.

5. Das Fahrpersonale soll die ihm gebotene Ruhe in der Domicilstation zubringen können.

Dieses Personale ist deshalb, soweit irgend thunlich, spätestens 4 Uhr Morgens nach seiner Domicilstation in Regie zurückzubefördern und bis 6 Uhr Abends ausser Dienst zu stellen, wenn nicht etwa der Personenverkehr oder Stellvertretungen eine andere Verwendung desselben erforderlich machen.

6. Während der Zeit des stärksten Verkehres kann eine zeitweilige Einschränkung oder völlige Aufhebung der Sonntagsruhe im Güterzugsverkehre auf einzelnen Strecken oder in ganzen Verwaltungsbezirken platzgreifen.

Die Befugniss zur Einschränkung, bezw. Aufhebung der Sonntagsruhe im Güterzugsverkehre bleibt dem Eisenbahnministerium vorbehalten; nur in dringenden Fällen, wo es sich um diese Einschränkung, bezw. Aufhebung für einzelne Sonn- und Feiertage handelt, kann dieselbe von den obersten Executivstellen gegen Einholung der nachträglichen Genehmigung des Eisenbahnministeriums verfügt werden.

Zur Verhütung von Betriebsschwierigkeiten auf den Uebergangsstationen und Bahnlinien benachbarter k. k. Staatsbahn-Directionen, bezw. Eisenbahn-Verwaltungen sind für Fälle dieser Art im voraus entsprechende Vereinbarungen zu treffen, wodurch namentlich eine thunlichst frühzeitige Benachrichtigung der betheiligten k. k. Staatsbahn-Directionen, bezw. Verwaltungen gesichert wird.

7. Die Lieferfristen sollen im Wege einer diesfälligen Aenderung des Betriebsreglements um die Sonn-, bezw. Feiertage, an welchen der Güterzugsverkehr ruht, verlängert werden.

Da das Eisenbahnministerium einen besonderen Werth darauf legt, dass diese Massregel im Einvernehmen mit den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen durchgeführt werde und zur Beschleunigung der Angelegenheit die conferenzielle Behandlung derselben am geeignetsten erscheint, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, zu der am Donnerstag den 22. April l. J., um 11 Uhr Vormittags, im Sitzungssaale des Eisenbahnministeriums im Gegenstande stattfindenden Besprechung Vertreter zu entsenden.

Wien, am 3. April 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister.
Guttenberg m. p.

Concessionsurkunde vom 20. März 1897*) für die Localbahn von Trzebinia nach Skawce.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Julius Siegler von Eberswald die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von Trzebinia über Spytkowice und Wadowice nach Skawce in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt

§ 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat der Concessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer Caution von 5000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich der Anlage jener etwa herzustellenden oder bezüglich der Umgestaltung jener vom Concessionär zu erwerbenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung, bezw. Umgestaltung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

*) Enthalten in dem am 7. April 1897 ausgegebenen XXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 85.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie zur Cassendotirung und zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten im Zuge des Baues oder nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen, dann der Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 6 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird, sofern nicht eine anderweitige Vereinbarung erfolgt, vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin dem Concessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuerzuschläge und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a, des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritätsobligationen und etwa aufgenommenen Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle des Concessionärs die obgedachten Darlehen bis zur vollständigen Rückzahlung derselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und der Gesellschaft die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage der im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritätsobligationen und etwaigen Anlehen zuzüglich des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 2 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen und etwaigen Anlehen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des Prioritätsanlehens und der etwa sonst aufgenommenen Darlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

6. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des Rechtes der staatlichen Einlösung, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorangehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Eisenbahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zugehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates, an den Staat überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden Einlösungspreises unter Angabe des Zahlungstermines und Zahlungsortes.

7. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen der Zustimmung des Specialcommissärs. Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme an neuen über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

8. Der Concessionär ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls der Concessionär dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung des Concessionärs und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der obbezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsausgaben zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zu dem Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

9. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 6), die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa seinerseits erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 11, Absatz 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Trzebinia nach Skawce.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Trzebinia nach Skawce ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums

für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 55 km lange Bahn beginnt in Trzebinia, wobei entweder die Station Trzebinia der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Gemeinschaftsstation ausgebildet oder der Anschluss an einem geeigneten Punkte der Kohlenbahn Siersza-Trzebinia unter Ausführung einer getrennten Localbahnstation Trzebinia gesucht wird. Hierauf wendet sich die Linie in südliche Richtung, überschreitet bei Nieporaz die secundäre Wasserscheide zwischen dem Chechlo- und Regulice-Bache, berührt das Gebiet der Gemeinde Alwernia, übersetzt bei Okleśna die Weichsel und mündet zwischen den Stationen Zator und Ryczów der Linie Oswięcim—Skawina der k. k. Staatsbahnen in die daselbst anzulegende Station Spytkowice.

Im weiteren zieht die Trasse am Fusse der das rechte Skawa-Ufer begleitenden Höhen bis Woźniki, übersetzt nächst diesem Orte den Skawafluss und führt in südlicher Richtung zur Station Wadowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hierauf folgt die Trasse dem linken Ufer des Skawaflusses bis zur Einmündung des Jaszczurowa-Baches, übersetzt den genannten Fluss und mündet endlich unmittelbar vor der nächst der Station Skawce gelegenen Eisenbahnbrücke in das currente Geleise der Theilstrecke Skawce—Stryszów der k. k. Staatsbahnen. Unmittelbar vor diesem Anschlusse ist im Zuge der zu erbauenden Bahn eine Betriebsausweiche herzustellen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der Anschlüsse der Localbahn an die Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Staatsbahnen, sowie an die Kohlenbahn Siersza-Trzebinia und der aus diesem Anlasse daselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen Vereinbarungen mit den betreffenden Bahnverwaltungen, bezw. mit dem Eigenthümer der vorgenannten Kohlenbahn anzustreben.

Desgleichen sind hinsichtlich der Mitbenützung der in Frage kommenden Anschlussbahnhöfe, sowie eines Theiles der currenten Bahnstrecke Skawce—Stryszów der k. k. Staatsbahnen, endlich wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre in den Anschlussstationen mit den betreffenden Bahnverwaltungen Vereinbarungen zu treffen, wobei für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit den Verwaltungen der Anschlussbahnen, bezw. dem Eigenthümer der vorgenannten Kohlenbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegen-

seitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 250 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 15 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, in Kreuzungsstationen, ferner bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist gleichfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung" zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Ausnahmen hievon sind nur bei provisorischen Objecten im Inundationsgebiete, wo eine Flussregulirung bevorsteht, zulässig, jedoch unterliegt die Ausführungsweise solcher Objecte der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter, mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m oder mit altbrauchbaren Flussstahlschienen von entsprechendem Profile auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 22 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Bei Verwendung altbrauchbarer Schienen ist die Detailconstruction dieses Oberbaues zur Genehmigung vorzulegen, und wird vorerst nur bestimmt, dass die Schwelleneintheilung bei demselben derart zu bemessen ist, dass die Inanspruchnahme der Schienen beim grössten vorkommenden Raddrucke 1000 kg per Quadratcentimeter nicht übersteigt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau als betriebführende Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit den durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385, und vom 25. August 1879, Z. 25.796, vorgeschriebenen Inschriften.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich der Concessionär rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Lemberg zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

In den Stationen sind nach Massgabe des mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu pflegenden Einvernehmens Centralweichenstellanlagen mit optischen Controleinrichtungen auszuführen, weiters sind in den Kreuzungsstationen Distanzsignale herzustellen, deren Stellung in entsprechende Abhängigkeit von jener der Einfahrtsweichen zu bringen ist.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erfolgen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und hat der Concessionär wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau als betriebführende Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der Verwaltung der k. k. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des mit dieser Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrages und auf Kosten des Concessionärs.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 14 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten des Concessionärs von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es dem Concessionär obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass derselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird der Concessionär sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 20. März 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wessely—Iglau: Erweiterung der Station Neuhaus: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction Prag vorgelegte Project über die Ergänzung des am 13. Jänner bereits der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung unterzogenen Projectes für die Erweiterung der Station Neuhaus der Linie Wessely—Iglau hinsichtlich eines zwischen km 26·4 und 27·0 an der linken Bahnseite als Plateauerbreiterung auszuführenden Materialdepots der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4499/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung von Sicherungsanlagen in den Stationen Jenšovic und Theresienstadt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, die von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte über Herstellung von Sicherungsanlagen mit Anwendung von elektrischen Blockeinrichtungen und den hiezu nothwendigen Stellwerkshütten in den Stationen Jenšovic und Theresienstadt der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens für sämmtliche projectirten Herstellungen zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4689.]

— (Herstellung einer Verladerampe in Wolframitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer gemauerten Verladerampe in der Station Wolframitz der Linie Wien—Bodenbach ertheilt. [E.-M.-Z. 3539/IV.]

— (Linie Wien—Bruck a/L.: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes der Station Simmering.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die in der Station Simmering der Linie Wien—Bruck a/L. auszuführende Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5348/IV.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Herstellung einer Huntebahn von der Station Schluckenau zur Fabrik des Wilhelm Weber in Schluckenau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Huntebahn von der Station Schluckenau zur Fabrik des Wilhelm Weber in Schluckenau ertheilt. [E.-M.-Z. 5181/IV.]

Ausland.

Rumänien. (Herstellung von Anschlüssen an das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz.) Nach dem bisherigen Stande der Arbeiten jener in einer Gesammtlänge von 156 km auf rumänischem Gebiete herzustellenden Anschlusslinien an das österreichisch-ungarische Bahnnetz, und zwar der Linie Okna—Moinesti—Komanesti—Ghymespass und der Linien (Piatra) Riureni—Kalimanesti, Pitesti—Kalimanesti und Kalimanesti—Rothenthurmpass (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36) zu urtheilen, erscheint die Möglichkeit ausgeschlossen, den im Sinne der Convention vom Jahre 1891 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1891) vereinbarten Vollendungstermin einzuhalten. Von ersterer Linie, durch welche nach Ausbau der Székler Bahnen die kürzeste Verbindung des Hafens von Constanza mit dem Westen Europas hergestellt werden soll, ist allerdings die Theilstrecke Okna—Moinesti im Unterbau fertiggestellt, doch bietet die noch nicht begonnene 36 km lange Theilstrecke Moinesti—Ghymespass insofern zeitraubende Schwierigkeiten, als Uferbauten am Tatrasthale mit einer Erdbewegung von über 100.000 Kubikmeter, drei Brücken über den Tatras von je circa 120 m Länge, ein Tunnel von 360 m Länge und zwei lange Thalübersetzungen herzustellen sind, schliesslich die auf rumänisches Gebiet entfallende Grenzstation eine Erdbewegung von circa 600.000 Kubikmeter bedingt, durchaus Arbeiter, die nur mit äusserstem Kraftaufwande bis Ende des Jahres 1897 bewältigt werden könnten. Von der bisher noch nicht in Angriff genommenen Rothenthurmpass-Linie bieten allerdings die Terrainverhältnisse der Theilstrecken Pitesti—Kalimanesti und Riureni—Kalimanesti keine nennenswerthen baulichen Hindernisse, dagegen ist die durch das 68 km lange Alutafluss-Défilé führende Theilstrecke Kalimanesti—Rothenthurmpass als eine der schwierigsten Bahnbauten Europas zu betrachten, und sind demnach auch die Baukosten per Kilometer mit durch-

schnittlich 600.000 Frcs. bemessen. Die Verzögerung der conventionsgemässen Ausführung dieser Linie ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Jahre 1894 und 1895 sehr schwere Nothstandsjahre für Rumänien waren und die Regierung ohne harte Schädigung der Landesinteressen nicht daran denken konnte, derart bedeutende Capitalien für kostspielige Bahnbauten zu verwenden. Die bereits von der Regierung genehmigten, nach vierjährigen eingehenden Studien verfassten Detailprojecte und Kostenvoranschläge sind derart ausführlich ausgearbeitet, dass auf deren Basis der Bau sofort beginnen könnte.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis 15. April.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

9. April, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Leda“, Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

10. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Tritone“, Capitän N. Laneve, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. April, um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Argo“, Capitän . . . . . ., mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

14. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Danubio“, Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

14. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade“, Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

9. April, Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
12. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän F. Kossovich,
14. „ Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
} um Mitternacht

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

11. April, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Jupiter“, Capitän A. Mocole, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

11. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Memfi“, Capitän P. Komnenovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

14. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia“, Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

15. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Urano“, Capitän B. Cobol, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. April, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Marquis Bacquehem“, Capitän . . . . ., mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Mai, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Literatur.

Neuauflage der Uebersichtskarte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie.

Ueber seinerzeitige Veranlassung des Handelsministeriums hat die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen eine Neuausgabe der Uebersichtskarte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie nebst den angrenzenden auswärtigen Landestheilen veranstaltet, welche sämmtliche im Betriebe und im Baue befindliche Bahnlinien, dann die bereits gesetzlich festgestellten Projecte darstellt und demnach den neuesten Stand der Entwicklung des österr.-ungar. Eisenbahnnetzes veranschaulicht.

Obwohl die erwähnte Uebersichtskarte zunächst für amtliche Zwecke des k. k, Eisenbahnministeriums bestimmt ist, hat dieses letztere im Hinblicke auf das Interesse, welches derselben von Seiten der Fachkreise zugewendet werden dürfte, Vorsorge getroffen, dass eine grössere Anzahl von Abdrücken veranstaltet und der nicht für den Amtsgebrauch des Eisenbahnministeriums benöthigte Theil derselben der Oeffentlichkeit im Wege des Verschleisses zugeführt werde.

Mit dem Alleinverschleisse der erwähnten Karte wurde die Kunsthandlung Artaria & Comp., Wien, I., Kohlmarkt, betraut, und beträgt der Verschleisspreis für ein nicht colorirtes Exemplar 3 fl. 20 kr., für ein colorirtes Exemplar 5 fl.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. April d. J. den mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes ausgezeichneten Generaldirectionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen Ferdinand Titze zum Ministerialrathe extra statum, den mit dem Titel eines Hofrathes ausgezeichneten Staatsbahn-Director Alfred Ritter von Deyma zum Ministerialrathe und den Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Theodor Rühl zum Oberbaurathe im Eisenbahnministerium, ferner den Oberinspector der Oesterreichischen Staatsbahnen und Staatsbahn-Director-Stellvertreter in Stanislau Cäsar von Festenburg zum Staatsbahn-Director in der VI. Rangsclasse bei gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels eines Regierungsrathes an denselben allergnädigst zu ernennen geruht.

Guttenberg m. p.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium den Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. Ferdinand Zehetner in Folge seiner anlässlich der Errichtung des Eisenbahnministeriums erfolgten Ernennung zum k. k. Ministerialrathe von der Function eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes der Actiengesellschaft „Localbahn Asch-Rossbach“ enthoben und an dessen Stelle den Hofrath Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim, Eisenbahn-Director a. D., zum Mitgliede des genannten Verwaltungsrathes ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Sectionsrath im k. k. Handelsministerium Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott anlässlich der Beendigung der Liquidation der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn von den Functionen als landesfürstlicher Commissär bei dieser Gesellschaft enthoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausdehnung des Benützungsrechtes der Stationsanlage Pilsen Skodawerke auch auf andere Firmen in Pilsen.

Die laut Kundmachung vom 27. März 1897, verlautbart im Verordnungs-Blatte vom 30. März 1897, Nr. 37, mit 1. April 1897 für die Aufgabe und Abgabe von Frachtgütern der Eisenwerke E. Skoda in Pilsen eröffnete Station „Pilsen Skodawerke" kann bis auf Widerruf auch von den nachstehend angeführten Firmen benützt werden:

Fürth & Gellert in Pilsen,
B. J. Bruml in Pilsen,
Heinrich Görges in Pilsen,
Eduard Kroh in Pilsen,
Wilhelm Liebstein in Pilsen,
Lorenz Just in Pilsen und
Adolf Menčik in Pilsen.

Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss eine der vorgenannten Firmen als Absenderin, bezw. Empfängerin erscheinen.

Wien, am 9. April 1897. [242]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten Gross-Wisternitz—Prag.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 gelangen directe Fahrkarten II. und III. Classe zwischen Gross-Wisternitz und Prag (St.B.) über Olmütz—Böhm.-Trübau zum Preise von fl. 8·43 in II. Classe und fl. 4·23 in III. Classe zur Einführung.

Diese Fahrkarten berechtigen in der Strecke Prag—Böhm.-Trübau zur Benützung der Schnellzüge.

Wien, am 10. April 1897. [243]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Rinden aus Ungarn, Theil IV, Heft Nr. 2, Abtheilung B.

Mit Bezug auf die Kundmachung [137] in Nr. 24 dieses Blattes vom 27. Februar 1897 wird bekanntgegeben, dass mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 der neue Ausnahmetarif für die Beförderung von Rinden aus Ungarn, Theil IV, Heft Nr. 2, Abtheilung B, zur Einführung gelangt.

Hiedurch tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1894 ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Mk. = 1·20 Kronen per Stück erhältlich.

Wien, am 9. April 1897. [244]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Süddeutschland.

Einführung neuer Billets.

Mit 1. Mai 1897 gelangen Fahrscheinhefte I./II. Classe Karlsbad—Paris über Eger—Nürnberg—Crailsheim—Stuttgart—Mühlacker—Karlsruhe—Appenweier—Strassburg—Avricourt zum Preise von Frcs. 111·85 zur Ausgabe. Dieselben berechtigen in der Strecke Karlsbad—Stuttgart zur Benützung der II. und in der Strecke Stuttgart—Paris zur Benützung der I. Wagenclasse.

Wien, am 1. April 1897. [245]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des IV. Nachtrages zum Tarife Theil IV, Heft 2.

Am 1. Mai 1897 tritt der IV. Nachtrag zum Tarife Theil IV, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1894, in Wirksamkeit, welcher enthält:

Neue Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Bossány, Gilvács, Ipolyság, Leva, Nagy-Surány und Várad-Velencze, geänderte Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Uj-Gradiska (Nova-Gradiška), Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. April 1897. [246]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung eines neuen Personentarifes.

Am 1. Juni 1897 tritt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und den k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen einerseits und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1892 sammt Nachträgen I und II aufgehoben.

Wien, am 15. April 1897. [247]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe - Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897, für Frachterhöhungen vom 1. Juni 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II, für den Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1893 sammt Nachträgen (I und II) ausser Kraft gesetzt.

Der Tarif enthält unter Anderem besondere Bestimmungen, Bestimmungen für die Zwischenlagerung, Reexpeditions-Bestimmungen, schliesslich Classengut- und Ausnahmetarife.

Exemplare des Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Gulden = 1 Mk. 70 Pf. erhältlich.

Wien, am 7. April 1897. [248]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge II zu den Heften 1 und 2.

Mit 20. April 1897 treten die Nachträge II zu den Heften 1 und 2 des Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandstarifes vom 20. October 1896 in Kraft.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht und sind zum Preise von 0·08, resp. 0·15 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 5. April 1897. [249]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge I zu den Heften 1 und 2.

Mit 1. Mai 1897 treten zu den Heften 1 und 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 15. August 1896 die Nachträge I in Kraft, welche in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegen.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·15, resp. 0·07 Mk. erhältlich.

Wien, am 6. April 1897. [250]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Combinirter Eisenbahn- und Schiffsverkehr.

Wir bringen hiemit zur Kenntniss, dass unserseits im Vereine mit den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein Tarif für den combinirten Eisenbahn- und Schiffsverkehr aufgelegt wurde, welcher Tarif jährlich während der Dauer der Passagierschiffahrten Giltigkeit hat und mit 15. April 1897 in Kraft tritt.

Dieser combinirte Tarif enthält Fahrpreise für die directe Beförderung von Personen zwischen den Stationen Wien, D.-Altenburg, Hainburg der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits, weiters zwischen der Station Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und den Stationen Pressburg und Budapest der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 10. April 1897. [251]

Die Direction.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897, bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1897 tritt der Nachtrag V zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, welcher neue Frachtsätze, insbesondere für den Verkehr mit Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, sowie einige Aenderungen und Ergänzungen enthält und sowohl bei den Verwaltungen der Endbahnen als auch bei den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich ist.

Prag, am 8. April 1897. [252]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Nachtrag III zum Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896.

Am 1. Mai 1897 wird ein Nachtrag III zum Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Dieser Nachtrag enthält die Abänderung der im Nachtrage II vom 1. April 1897 auf Seite 3 unter **) enthaltenen Fussnote zum § 24 (Kesselwagen) und einige Berichtigungen des im Nachtrage I vom 1. März 1897 enthaltenen alphabetischen Inhaltsverzeichnisses.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 9. April 1897. [253]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Sächsischer und Sächsisch-Indischer Eisenbahnverband.
Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Aenderungen der Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen.

In Ergänzung der in der Nummer 33 dieses Blattes vom 20. März 1897 unter fortlaufender Zahl 188 erschienenen Kundmachung wird verlautbart, dass die

bisherigen in den Verbandsgütertarifen (Theile II) enthaltenen Zusatzbestimmungen zu § 24 der allgemeinen Tarifvorschriften, soweit sie durch Vorschriften ersetzt werden, welche Einschränkungen in den bisherigen Vergünstigungen enthalten, erst mit **14.** Mai 1897 ausser Kraft treten.

Wien, am 6. April 1897. [254]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. (Neuer Tarif.) Unter vorstehender Bezeichnung ist am 1. April ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle a. S., Hannover, Kattowitz, Köln, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Münster, Posen und Stettin, sowie der Eisenberg-Krossener, Eisern-Siegener und Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits in Kraft getreten. Durch denselben werden der Werrabahn-Bayerische Tarif vom 1. Jänner 1893 nebst Nachträgen und der Preussisch-Bayerische Tarif vom 10. Mai 1893 nebst Nachträgen, letzterer jedoch mit Ausnahme der nachgenannten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M., aufgehoben.

Die Bestimmungen und Frachtsätze für den gleichen Verkehr zwischen Stationen der grossherzogl. Oldenburgischen und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen treten ohne Ersatz ausser Kraft. Durch den neuen Tarif werden neben zahlreichen Verkehrserweiterungen und zum Theil erheblichen Tarifermässigungen auch einzelne Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt. Die seitherigen billigeren Frachtsätze bleiben jedoch noch bis 15. Mai in Geltung.

Nicht aufgehoben werden durch den neuen Tarif die Frachtsätze für die dem Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. Main angehörenden Stationen Assenheim, Bebra, Burghaun, Burgsinn, Butzbach, Elm, Flieden, Friedberg i. Hessen, Fulda, Gelnhausen, Giessen, Heldenbergen, Windecken, Hersfeld, Hünfeld, Jossa, Langenselbold, Meerholz, Mittelsinn, Neuhof, Neukirchen i. H., Rieneck, Salmünster, Schlüchtern, Steinau, Sterbfritz, Tann, Vilbel, Vollmerz und Wächtersbach; dieselben bleiben bis zur Aufnahme in den Nassau-Bayerischen Vieh- etc. Tarif in Kraft.

Die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, welche der neue Tarif enthält, sind von den Landes-Aufsichtsbehörden der betheiligten Eisenbahnen genehmigt worden.

Der neue Tarif kann zum Preise von 25 Pfg. das Stück von der Drucksachen-Verwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt oder durch Vermittlung der betheiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). (Nachtrag 4.) Mit Giltigkeit vom 1. April gelangte zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag 4 zur Ausgabe. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes die Ausdehnung des Rohstofftarifes auf Brennstoffe und Hölzer des Specialtarifes III, sowie eine andere Fassung des Umkartirungstarifes.

Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gruppentarif II und Wechseltarife der Gruppe II.) Mit Giltigkeit vom 1. April wurde die an der Strecke Königszelt—Liegnitz zwischen Jauer und Brechelshof gelegene Anschlussstelle Alt-Jauer in den Gruppentarif II (Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen), sowie in die Wechseltarife der Gruppe II mit den Preussischen und grossherzogl. Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, jedoch nur für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zuckerfabrik, einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Alt-Jauer und den Stationen der Tarifgruppe II sind in dem am 1. April zur Ausgabe gelangten Nachtrag II zum Gruppentarif II enthalten. Im Uebrigen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Jauer mit einem Zuschlage von 4 km oder von Brechelshof mit einem Zuschlage von 3 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Der Nachtrag II zum Gruppentarif II enthält ferner ausser bereits früher bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen:

a) Entfernungen und Frachtsätze für die nach Ausgabe des Nachtrages I eröffneten Verkehrsstellen;
b) Aenderungen und Ergänzungen des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes II (Rohstofftarifes);
c) Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes 6a für Braunkohlen u. s. w. mit theilweise ermässigten Frachtsätzen; insoweit Erhöhungen eintreten, gelten die Sätze und Anwendungsbedingungen des bisherigen Ausnahmetarifes noch bis Ende September 1897;
d) einen neuen Ausnahmetarif 19 für gebrechten Flachs;
e) Aenderung des Umkartirungstarifes;
f) Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages II können durch die Stationscasse Breslau O.-S. unentgeltlich bezogen werden.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsgütertarif. (Nachtrag II.) Am 1. April ist der Nachtrag II zum Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft getreten. Dieser Nachtrag enthält neben einigen Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr Königsbrück der kgl. Sächs. Staateisenbahnen und Friedrichsthal in Pommern, der Stargard-Küstriner Eisenbahn, sowie Aenderungen und Erweiterungen der Ausnahmetarife 2 für Rohstoffe, 6 für Kohlen u. s. w., und H. für Baumwolle u. s. w.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für Kohlen u. s. w. ab Groitzsch treten am 15. Mai ausser Kraft.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleibt die bisherige Frachtberechnung bis 15. Mai in Wirksamkeit.

Abdrücke des Nachtrages sind von den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

In Ausführung des Beschlusses der am 10. April 1898 abgehaltenen 39. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft bringen wir hiemit zur Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1897 fällige **Dividendencoupon Nr. 39 der Actien** unserer Eisenbahn-Gesellschaft mit **75 fl. ö. W.,** ferner der ebenfalls am 1. Juli 1897 fällige **Coupon der Genussscheine** mit **50 fl. ö. W.** vom 15. April angefangen

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst wird.

Teplitz, am 10. April 1897.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
870	**Kremsthal-Bahn**		Holzstoff der Position H 29 und 33	Klaus-Steyrling	Unterrohr	**Auflieferung von mindestens 60 Waggons à 10 t pro Jahr**	1. April 1897 bis 31. März 1898	C	24·5	13·0	11·5	Kartirung		
871	**Bozen-Meraner Bahn**		Baumaterialien aller Art	Bozen-Gries	km 0·6/7	In completen Zügen von mindestens 10 Wagen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Ende December 1897	Localtarif	Besteht keiner	fl. 1 pro Lowry		Im Kartirungswege		Die Wagen müssen mit Baumaterialien beladen sein, die für den Kasernenbau in Bozen bestimmt sind
872	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure	Máramaros-Sziget	Bregenz transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 16. April 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine	Heller a) 734 b) 520		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs transit und Lindau transit finden nur auf Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter zur Aufgabe gelangen
					Lindau transit					734 520				
					Buchs transit					722 512				
					Feldkirch					724 514				
			Thonerde, schwefelsaure, präparirte		Bregenz transit					734 436				
					Lindau transit					734 436				
					Buchs transit					722 432				
					Feldkirch					724 432				
873	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Position H 29—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Rzeszów-Staroniwa	Mährisch-Ostrau und Ostrau-Montanbahn	Bei Aufgabe der Sendungen als Frachtgut mit directen an eine Grube adressirten Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Theil II, Heft 1 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	84 Heller		Im Kartirungswege		
874	**Böhmischen Nordbahn**		Für die zum Bau einer Fabrik in Arnsdorf und einer solchen in Haida dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längst. bis 31. December 1897, die im Ausnahmetarife Nr. 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Haida zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.									Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, vor dem 1. März 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										kr.				
875	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Barzdorf (Station der Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf [Heinersdorf])	Doudleb (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	60·0		Im Kartirungswege		
					Rossitz Oe.N.W.B.)					76·5				
876	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Emailgeschirre von Stahlblech	Losonez	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der für die Classe II allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	356 Heller	230 Heller	126 Heller	Im Kartirungswege		
877	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B.	Dampfkessel der Posit. D—4 des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Lieben (Oe.N.W.B.)	Mannersdorf (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1897	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1897	134 Kreuzer	82 Kreuzer	52 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende October 1897 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue einer Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt sein
									H e l l e r					
878	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Csány	Bärn-Andersdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Nachtrag I vom 1. Juli 1895 zum Tarife, Theil III, Heft 2, vom 1. Jänner 1895, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	297	278	19	Im Kartirungswege		
					Domstadtl				299	278	21			
					Freudenthal				276	264	12			
					Friedland a. M.				286	270	16			
					Hennersdorf				275	264	11			
					Römerstadt				294	274	20			
					Stohl-Karlsdorf				289	270	19			
					Würbenthal				286	270	16			
					Erbersdorf				Bestehen keine directen Frachtsätze	260				
					Kriegsdorf					264				
					Niklasdorf					276				
					Röwersdorf					260				
					Skrochowitz-Braunsdorf					242				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
879	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Mauer- und Dachziegel	Nagy-Szombath	Stadlau	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens: Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	47 Heller	42 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		**Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen**
880	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Smichow	in Böhmen, bezw. Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar a) in beliebigen Quantitäten, b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen, bezw. pro c) " " " " 10.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen, bezw. pro Wagen hinsichtlich jener Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, auf welchen generell die Bestimmung der Frachtberechnung für Wagenladungsgüter auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen etc. Giltigkeit hat. Aufrechthaltung der übrigen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen		ad a) die Frachtsätze der Classe A ad b) " " " " A ad c) " " des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		
881	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Polna Stecken	Nussdorf	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und Gebührentarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen		28 kr.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
882	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Prerau	Brünn Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	36·4	25·5	10·9	Im Kartirungswege		
					Wien Nordbahnhof				66·7	43·0	23·7			
			Leer retourgehende Bierfässer	Brünn Nordbahnhof	Prerau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			27·8	25·5	2·3	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Wien Nordbahnhof					47·8	43·0	4·8			
									Heller					
883	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, und Coaks	Zabrze	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung in Salzburg, bezw. Ischl adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	201·2	187·2	14·0	Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 149, ddto. 29. December 1896, unter fortl. Nr. 2710, verlautbarten Tarifermässigungen hinsichtlich der gleichen Stationsverbindungen aufgehoben
					Ischl				197·2	182·2	15·0			
				Zabrze Koksanstalt	Salzburg				201·6	187·6	14·0			
					Ischl				197·6	182·6	15·0			
				Ludwigsglück	Salzburg				201·2	187·2	14·0			
					Ischl				197·2	182·2	15·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
884	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kleie	Nussdorf, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Hof, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Vom 16. April 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif Theil III — Heft 1 vom 1. August 1894 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Besteht kein directer Frachtsatz	Mark 1·88		Im Kartirungswege		
885	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	1) Mineralische Schweröle — auch Blau- und Grünöl, sowie Mineral-Schmieröl — welche bei 16° Réaumur ein specifisches Gewicht von mindestens 0·850 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 (nach Engler) haben. 2) Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Mähr.-Ostrau	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Stationen auf Grund der Bestimmungen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs pro Tonne — 1000 kg 1) 25·28 2) 27·82	Variabel	Kartirung		
				Oderberg						1) 25·45 2) 28·01				
				Dzieditz						1) 26·52 2) 29·18				
				Trzebinia						1) 27·50 2) 30·25				
				Mähr.-Ostrau	Pontebba transit					1) 21·06 2) 23·17				
				Oderberg						1) 21·23 2) 23·36				
				Dzieditz						1) 22·30 2) 24·53				
				Trzebinia						1) 23·28 2) 25·60				
886	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Kupfervitriol	Fiume	Budapest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nachweislich von westlich Gibraltar gelegenen Häfen proveniren. Der Provenienznachweis ist durch Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates, aus welchem die erforderlichen Daten, und zwar die Ankunft und Bezeichnung des Schiffes, sowie die bedungene Provenienz der Sendungen zu ersehen sind, zu erbringen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Heller 286	256	30	Im Kartirungswege		
					Budapest-dunapartit t. p. u.				292	262	30			
					Budapest-Ferenczváros				292	262	30			
					Budapest-Józsefváros				292	262	30			
					Köbánya alsó p. u.				292	262	30			
					Köbánya felsö p. u.				292	262	30			
					Ó-Buda-filatorigát				286	262	24			
					Budapest-Angyalföld				302	272	30			
					Budapest-Lipótváros				302	272	30			
					Budapest-nyug. p. u.				302	272	30			
				Triest S.B.	Budapest S.B.				286	256	30			
					Budapest-dunapartit t. p. u.				310	280	30			
					Budapest-Ferenczváros				310	280	30			
					Budapest-Józsefváros				310	280	30			
					Köbánya alsó p. u.				310	280	30			
					Köbánya felsö p. u.				310	280	30			
					Ó-Buda-Filatorigát				304	273	31			
					Budapest-Angyalföld				320	290	30			
					Budapest-Lipótváros				320	290	30			
					Budapest-nyugoti p. u.				320	290	30			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
887	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Steinkohlen und b) Coaks	Granica transit	Nadbrzezie (Bhf.) transit (für Russland)	Die Frachtzahlung hat bei a) Steinkohlen nach dem Ladegewichte, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) nach der Tragkraftziffer der verwendeten Wagen; bei b) Coaks nach dem factischen Gewichte, in minimo für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen zu erfolgen. Aufgabe der Sendungen mit nach Nadbrzezie (Bhf.) transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung per Achse, bezw. auf dem Wasserwege nach Russland hat spätestens binnen 6 Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nadbrzezie an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	75·8 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nadbrzezie bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und dem Magazinsbeamten gezeichnet werden	
				Oswięcim transit		Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandtstation bis Nadbrzezie bestehenden directen Tarife zu geschehen		Einschlägige Verbandstarife		58 Heller				
888	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter des Specialtarifes II c des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband (Colonne A der Güterclassification für die Strecken in Oesterreich-Ungarn)	Skole	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, vom 1. August 1895, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze	Heller 166		Im Kartirungswege		
					Brody (Bhf.) transit					74				
					Nowosielitza (Bhf.) transit					109				
					Podwołoczyska (Bhf.) transit					106				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
889	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn	K a r t o f f e l (Erdäpfel) der Pos. K 9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, welche als Frachtgut von Landwirthen oder behördlich genehmigten landwirthschaftlichen Vereinen und Casinos in Schlesien als Saatkartoffeln bezogen werden	den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und den galizischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	nach den in Schlesien gelegenen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Der Bezug jeder derartigen Sendung ist, wenn derselbe von einem Landwirthe selbst erfolgt, mittelst eines nach dem angefügten Formulare A ausgefertigten Bestellscheines zu bewerkstelligen; erfolgt dagegen der Bezug durch einen der vorher genannten Vereine, so ist hiezu ein nach dem angefügten Formulare B verfasster Cumulativ-Bestellschein beizubringen, und bleiben die Aussteller dieser Bestellscheine für die genaue Einhaltung der darin eingegangenen Verpflichtung haftbar. Von keinem Landwirthe, bezw. Landwirthschaft betreibenden Mitgliede der genannten Vereine etc. dürfen solcherart während der ganzen Geltungsfrist dieser Frachtbegünstigung mehr als insgesammt höchstens 600 kg Saatkartoffel bezogen werden. Sowohl die Bestellscheine wie auch die Cumulativ-Bestellscheine haben in allen ihren Theilen genauestens ausgefüllt und mit der vorgeschriebenen Bestätigung, zu deren Fertigung die Gemeindeämter berufen sind, versehen zu sein und müssen bei der Aufgabe der damit zum Bezuge gelangenden Sendungen den betreffenden Frachtbriefen, worauf in Uebereinstimmung mit dem Bestellscheine der bestellende Landwirth, bezw. Verein als Empfänger zu fungiren hat, angeheftet werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1897	Localtarif der betheiligten Bahnen; Tarif, Theil II, Heft 2 für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband	V e r s c h i e d e n	Die für vorstehenden Artikel giltigen Frachtsätze der Classe A abzüglich fünfzig Percent	V e r s c h i e d e n	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Empfangsbahn	Bei eventueller missbräuchlicher Ausnützung dieser Frachtbegünstigung gelangen die im § 53 (7) des Eisenbahn-Betriebsreglements enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung

Formulare A.

Bestellschein.

Der gefertigte { Grundbesitzer / Grundpächter } Vor- und Zuname . . . . in . . . . Bezirk . . . . in Schlesien bestellt hiemit bei der Firma . . . . in . . . . Saat-Kartoffeln . . . . kg, für deren Transport er die Seitens der betheiligten Bahnverwaltungen für Saat-Kartoffeln nach Schlesien im Rückvergütungswege bewilligte Frachtermässigung anspricht, und verpflichtet sich zugleich, das obige Quantum Saat-Kartoffel an Nichtlandwirthe, insbesondere an Fruchthändler, Agenten, Spediteure u. s. w. weder entgeltlich noch unentgeltlich abzutreten, sondern ausschliesslich nur zur Aussaat im eigenen Wirthschaftsbetriebe zu verwenden.

(Ort und Datum der Ausstellung,) . . . . am . . . . 1897.

Unterschrift:

. . . .

Das gefertigte Gemeindeamt bestätigt hiemit, dass das vorbezifferte Quantum Saat-Kartoffel dem wirklichen Bedarfe des Bestellers nach dem Umfange seines Wirthschaftsbetriebes angemessen ist.

(Gemeindeamt) . . . . am . . . . 1897.

(Unterschrift).

L. S. . . . .

Formulare B.

Cumulativ-Bestellschein.

D . . landwirthschaftliche Verein, Casino etc. (Name) . . . . mit dem Sitze in . . . . Bezirk . . . . in Schlesien, bestellt hiemit bei der Firma . . . . in . . . . an Saat-Kartoffeln ein Quantum von . . . . kg für seine nachstehend verzeichneten, Landwirthschaft betreibenden Mitglieder zum Zwecke der Aussaat im eigenen Wirthschaftsbetriebe derselben, u. zw.:

Vor- und Zuname des Vereins-, Casino- etc. Mitgliedes	Wohnort	Bezirk	Saat-Kartoffel Kilogramm
		Zusammen . . .	

Für diesen Transport wird die Seitens der betheiligten Bahnverwaltungen für Saat-Kartoffeln nach Schlesien im Rückvergütungswege bewilligte Frachtermässigung angesprochen, und übernimmt daher d . . . gefertigte Verein, Casino etc. namens seiner vorbenannten Mitglieder auch die Haftung, dass die auf Grund dieser Cumulativbestellung bezogenen Saat-Kartoffeln an Nichtlandwirthe, insbesonders an Fruchthändler, Agenten, Spediteure u. s. w. weder entgeltlich noch unentgeltlich abgetreten, sondern zur Gänze nur dem oben angegebenen Zwecke zugefürt werden.

. . . ., am . . . . 1897.

L. S. Name des Vereines etc.

Das unterzeichnete Gemeindeamt bestätigt hiemit, dass d . . . bestellende landwirthschaftliche Verein, Casino etc. behördlich genehmigt ist, und dass weiters das obige Quantum Saat-Kartoffel dem wirklichen Bedarfe der vorstehend aufgeführten Grundbesitzer nach dem Umfange und den Culturverhältnissen ihrer Grundbesitzer angemessen ist.

(Gemeindeamt) . . . ., am . . . . 1897.

Unterschrift:

L. S. . . . .

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
41	Nr. 39 vom 3. April 1897	824	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Steinkohlen und Briquetts b) Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks)	den auf Seite 741 des bezogenen Verordnungs-Blattes unter Schnitttafel B angeführten deutschen Stationen	Waidhofen a. d. Ybbs	Der in Schnitttafel A unter Schnitt II eingestellte Frachtsatz von Mark 0.51 ist in Schnitt I einzustellen	

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

Seitens der k. k. Staatsbahn-Direction gelangt der gesammte Rollfuhrdienst für Gepäck, Eilgut und Fracht von und zu den beiden Wiener Bahnhöfen (K.E.B. und K.F.J.B) auf geänderter Grundlage zur Vergebung.

Diese Dienste erstrecken sich auf:

A. Gepäcksdienst.

1. Die eisenbahnmässige Aufnahme und Abfertigung des Seitens der Reisenden an die Rollfuhrunternehmung übergebenen und von der letzteren aus den Wohnungen abgeholten Reisegepäcks, welches zum Versandt ab einem der beiden Bahnhöfe bestimmt ist, sowie das Zustreifen desselben, wie auch des Handgepäcks nach dem Bahnhofe.

2. Das Abstreifen des in den beiden Bahnhöfen anlangenden Hand- und Reisegepäcks, sofern dasselbe von den Reisenden an die Rollfuhrunternehmung übergeben wird, in die Wohnungen der Reisenden oder nach anderen Wiener Bahnhöfen.

B. Güterdienst.

1. Die eisenbahnmässige Aufnahme und Abfertigung der Seitens der Absender an die Rollfuhrunternehmung übergebenen oder Seitens der letzteren aus den Geschäftslocalen abgeholten Eil- und Frachtgüter, sowie das Zustreifen derselben nach den beiden Bahnhöfen.

2. Das Abstreifen der anlangenden Eil- und Frachtstückgüter von den beiden Bahnhöfen an die Behausung der Empfänger. (Eisenbahn-Betriebsreglement § 68, Ziffer 1 und 5.)

3. Das Abstreifen der unbestellbaren Eil- und Frachtstückgüter wie auch derjenigen Stückgüter, deren Annahme Seitens der Empfänger verweigert wird, von den beiden Bahnhöfen an das Magazin der Rollfuhrunternehmung, woselbst die Einlagerung erfolgt. (Eisenbahn-Betriebsreglement § 70, Ziffer 2.)

4. Die Ueberführung der in den beiden Bahnhöfen unter Colloverschluss anlangenden Zollgüter nach dem k. k. Hauptzollamte und der Transit-Eilgüter nach den anderen Wiener Bahnhöfen, soweit es bahnseits für zweckdienlich befunden wird, diese Verrichtungen durch die Rollfuhrunternehmung ausführen zu lassen.

Offerten auf Uebernahme eines Theiles dieser Geschäfte werden nicht berücksichtigt.

Ueberdies haben die Offerenten über folgende Punkte bestimmte Anbote einzubringen.

I. Annahmestellen.

Die Rollfuhrunternehmung hat eine Hauptannahmestelle im I. Stadtbezirke mit Filialannahmestellen in den verkehrsreicheren Bezirken von Wien zu errichten. Im Offert ist anzugeben, in welchen Bezirken der Bewerber die Errichtung von Filialannahmestellen in Aussicht nimmt.

II. Zustellungsfristen.

A. Hand- und Reisegepäck sind in der Hauptannahmestelle bis mindestens zwei Stunden und in den Filialannahmestellen bis mindestens vier Stunden vor Abgang des betreffenden Zuges aufzunehmen und — sowie das bis vier Stunden vor Abgang des Zuges zur Abholung aus den Wohnungen angemeldete Hand- und Reisegepäck — spätestens 45 Minuten vor Abgang des Zuges am Bahnhofe zuzuführen.

B. Die Zustellung des Hand- und Reisegepäcks von den bis 7 Uhr Abends einlangenden Zügen soll spätestens innerhalb drei Stunden nach Ankunft, von den zwischen 7 und 8 Uhr Abends einlangenden Zügen am gleichen Tage vor 10 Uhr Abends, und von den nach 8 Uhr Abends eintreffenden Zügen am nächstfolgenden Tage bis spätestens 10 Uhr Vormittags erfolgen.

C. Eilgüter, Frachtgüter mit Lieferungs-Interesse-Declaration, Lebensmittel, verderbliche Güter und verpackte lebende Thiere sind innerhalb längstens sechs Tagesstunden, alle anderen Güter innerhalb längstens 24 fortlaufenden Stunden nach der Uebernahme zuzustellen.

In den Offerten ist anzugeben, ob und welche Kürzungen der unter A bis C bezeichneten Zustellungsfristen der Offerent zugesteht.

III. Gebühren der Rollfuhrunternehmung.

Die Taxen für den Gepäck-Zu- und Abstreifdienst sind im Offert

a) für das Zustreifen des von den Reisenden bei der Hauptannahmestelle aufgelieferten Gepäcks nach den beiden Bahnhöfen,

b) für das Zu- und Abstreifen des Gepäcks von den Wohnungen nach den Bahnhöfen oder umgekehrt einschliesslich der Gepäcksüberfuhr zwischen den beiden Bahnhöfen, nach folgendem Schema anzugeben:

Reisegepäck			Handgepäck
bei einer Stückzahl von	für die ersten 25 kg	für je weitere 25 kg	
	Taxe in Hellern		
1			für 1 Stück . . . .Heller
2 oder mehr			für 2 Stück . . . . „
			für jedes weitere Stück . „

Das Rollgeld bei Eilgütern ist getrennt für die ersten 50 kg und für je weitere 50 kg, bei Frachtgütern getrennt für die ersten 100 kg und für je weitere 100 kg anzugeben.

Die sämmtlichen Taxen haben sich im Verkehre mit beiden Bahnhöfen mindestens auf die Bezirke I bis IX und den anschliessenden, geschlossen verbauten Theil des Bezirkes XVII, ausserdem im Verkehre mit Wien K.E.B. auch auf die geschlossen verbauten Theile der Bezirke XII, XIV, XV und XVI, dann im Verkehre mit K.F.J.B. auch auf die geschlossen verbauten Theile der Bezirke XVIII und XIX zu beziehen.

Im Offert sind jene weiteren Bezirke oder Stadttheile anzugeben, welche der Offerent in den Bestellbezirk einzubeziehen sich bereit erklärt. In den Offerten ist zugleich der in Percenten auszudrückende Zuschlag in den Taxen anzugeben, welcher für die Zu- und Abstreifung von Gepäck und Gütern nach und von dem übrigen geschlossen verbauten Gebiete von Wien verlangt wird.

Ausserdem ist pro angefangene 50 kg der Trägerlohn anzugeben, welcher für das von den Bediensteten der Unternehmung über Verlangen der Parteien zu besorgende Uebertragen der Eil- und Frachtgüter in die Keller, in höhere Stockwerke als das Erdgeschoss, oder in Höfe, welche von den Fuhrwerken der Unternehmung nicht befahren werden können, sowie aus den Kellern, Stockwerken oder Höfen zur Einhebung gelangen soll; desgleichen das Lagergeld bei den der Unternehmung bahnseits auf Lager gegebenen Gütern für je angefangene 100 kg und 24 Stunden.

Für das Ueberführen der Zollgüter nach dem Hauptzollamte und der Transit-Eilgüter nach den anderen Wiener Bahnhöfen werden der Unternehmung die jeweils zur Anwendung kommenden Verbindungsbahngebühren vergütet.

IV. Vertragsdauer, Caution.

In den Offerten ist anzugeben, welche Vertragsdauer der Offerent in Anspruch nimmt.

Bei Vertragsabschluss ist eine Caution von 15.000 fl. ö. W. in Baarem oder Werthpapieren zu erlegen.

Die näheren Bedingnisse können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung 5 für den Transport- und commerciellen Dienst) während der Amtsstunden von $^1/_2$9 bis 3 Uhr eingesehen werden.

Die Offerten sind, per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt, mit der Aufschrift: **„Offerte für die Uebernahme des Rollfuhrdienstes“** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction bis **längstens 10. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen. Die Activirung des Dienstes ist mit 1. Juli l. J in Aussicht genommen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Offerten bleibt der k. k. Staatsbahn-Direction nach freiem Ermessen vorbehalten.

Wien, am 31. März 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. Wien, 15. April 1897. X. Jahrgang.

Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1897

und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1897 mit jenen der gleichen Periode 1896.

Im Monate Februar 1897 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Eisenbahnstrecken erfahren.

Im Monate Februar 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 9,617.820 Personen und 8,915.941 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 26,050.908 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 815 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 9,335.752 Personen und 8,634.558 t Güter, 26,393.135 fl., oder per Kilometer 863 fl., daher resultirt für den Monat Februar 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 5·6 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 19,598.666 Personen und 18,443,615 t Güter, gegen 18,468.405 Personen und 17,482.100 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 53,442.230 fl., im Jahre 1896 auf 52,757.558 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Periode des laufenden Jahres 31.945 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 30.593 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die vorerwähnte Betriebsperiode 1897 auf 1673 fl., gegen 1724 fl. im Vorjahre, das ist um 51 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 10.038 fl., gegen 10.344 fl. im Vorjahre, das ist um 306 fl., mithin um 3 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse der ersten zwei Monate 1897 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1897 Gulden
A. Hauptbahnen.	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	48.678
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	37.608
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.476
Leoben-Vordernberger Bahn	28.260
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	24.528
Südbahn Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	20.376
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.440
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.864
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.454
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	16.638
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	12.888
Böhmische Nordbahn	11.982
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	11.856
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.322
K. k. Staatsbahnen	10.596
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.874
Eisenbahn Wien-Aspang	6.600
B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.058
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	18.306
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	14.484
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14.214
Brünner Localeisenbahn-Ges. (Dampftramway)	11.100
Stauding-Stramberger Localbahn	10.818
Localbahn Přivoz — Mähr.-Ostrau — Witkowitz (Dampftramway)	10.392
Kuttenberger Localbahn	9.822
Bozen-Meraner Bahn	9.072
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	8.640

	Gulden
Neutitscheiner Localbahn	8.490
Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.972
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.552
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	5.730
Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	4.668
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	4.578
Localbahn Dolina-Wygoda	4.500
Unterkrainer Bahnen	4.122
Steiermärkische Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.008
Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.876
Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.378
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.234
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.114
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	2.844
Localbahn Asch-Rossbach	2.736
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.706
Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.682
Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	2.622
Kremsthal-Bahn	2.610
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2.568
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.370
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.370
Bukowinaer Localbahnen	2.358
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.244
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2.178
Steyrthal-Bahn	2.178
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.148
Mährische Westbahn	2.082
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.070
Gailthal-Bahn	2.040
Mühlkreis-Bahn	2.016
Localbahn Wotic-Selčan	1.980
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	1.962
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.896
Böhmische Commercialbahnen	1.824
Localbahn Göpfritz—Gross-Sieghart	1.818
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	1.746
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.734
Localbahn Beneschau-Wlaschim	1.722
Localbahn Auspitz	1.710
Kolomeaer Localbahnen	1.686
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.662
Murthal-Bahn	1.620
Welser Localbahn	1.590
Steiermärk. Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.566
Valsugana-Bahn	1.548
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.452
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.440
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	1.416
Localbahn Plan-Tachau	1.416
Ostgalizische Localbahnen	1.152
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	1.140
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.134
Friauler Localbahn	1.116
Localbahn Zwittau-Polička	1.116
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.068
Ybbsthal-Bahn	1.026
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Hliboka-Sereth)	978
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	870
Localbahn Postelberg-Laun	786
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	732
Localbahn Čerčan-Modřan	678
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	588

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	Gulden
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.674
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.308
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9.516
Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.038
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.768
Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.608

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Gulden
Localbahn Petroszény-Lupény	11.340
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.024
Budapester Localbahnen	6.960
Gölnitzthal-Bahn	5.268
Poprádthal-Bahn	4.398
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.624
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.480
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.240
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	3.192
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.688
Ungthal-Bahn	2.658
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.598
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.580
Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.574
Háromszéker Localbahnen	2.484
Localbahn Kaschau-Torna	2.436
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.436
Számosthal-Bahn	2.436
Localbahn Budapest-Gran	2.412
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.328
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.274
Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.226
Localbahn Terret-Kowászna	2.214
Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.154
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.136
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	2.112
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.100
Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nánás—B.-Szt. Mihály	2.058
Torontáler Localbahnen	2.010
Localbahn Ruma-Vrdnik	1.998
Székler Eisenbahn	1.920
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.878
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	1.872
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.866
Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.866
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	1.770
Zagorianer Bahn	1.770
Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka	1.728
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.728
Szilágysager Eisenbahn	1.722
Löcsethal-Bahn	1.698
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.680
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.662
Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.644
Slavonische Localbahn	1.584

	Gulden
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.572
Zsitvathal-Bahn	1.548
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.524
Békéser Comitatsbahnen	1.506
Biharer Vicinalbahnen	1.476
Localbahn Hermannstadt-Felek	1.470
Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.464
Localbahn Körös-Belovár	1.410
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.404
Neográder Comitatsbahn	1.362
Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.338
Békes-Csanáder Localbahn	1.296
Localb. Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Tisza-Polgar	1.278
Muranythal-Bahn	1.278
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.260
Csetnekthal-Bahn	1.236
Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.188
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.158
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.128
Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.098
Matraer Vicinalbahnen	1.062
Localbahn Garamberzencze-Léva	1.026
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.014
Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	996
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	990
Localbahn Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	990
Localbahn Steinamanger-Rum	972
Felek-Fogáraser Localbahn	960
Localbahn Pancsova-Petrovoszello	930
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	900
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	882
Localbahn Kaposvár-Mocsolád	822
Localbahn Komárom-Dunaszerdahely	810
Localbahn Temesvár-Buzias	786
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	720
Localbahn Kaposvár-Fonyod	708
Boldvathal-Bahn	696
Localbahn Karczag—Tisza-Füred	690
Localbahn Zsebely-Csakovár	684
Localbahn Pápa-Csorna	678
Localbahn Borossebes-Menyháza	678
Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh	648
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	618
Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza	594
Localbahn Warasdin-Golubovec	594
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	558
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	552
Ungarische Südostbahn	528
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	528
Fehereser und Tolnáer Comitatsbahnen	360
Taraczthal-Bahn	126

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1897 ergibt sich gegenüber dem gleichen Zeitraum 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	27·4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6·6
Eisenbahn Wien-Aspang	6·2
K. k. Staatsbahnen	3·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·4
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·1

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	178·7
Gailthal-Bahn	41·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	35·3
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	29·8
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	29·5
Steyrthal-Bahn	25·6
Localbahn Göpfritz—Gr.-Sieghارts	22·7
Localbahn Strakonitz-Winterberg	20·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	20·2
Welser Localbahn	19·9
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	19·4
Friauler Bahn	17·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	17·0
Localbahn Asch-Rossbach	14·3
Localbahn Gleisdorf-Weiz	12·5
Localbahn Přivoz—M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	12·2
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	11·5
Bozen-Meraner Bahn	9·6
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	9·0
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	8·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	8·8
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	6·8
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	5·9
Neutitscheiner Localbahn	5·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·2
Stauding-Stramberger Localbahn	5·1
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	5·1
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	3·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2·6
Unterkrainer Bahnen	1·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	1·2
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1·1
Kolomeaer Localbahnen	0·9
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·5

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	8·8
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	6·9
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·7
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	1·0

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	26·2
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	25·7
Gölnitzthal-Bahn	22·5
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	19·0
Localbahn Warasdin-Golubovec	17·9
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	17·1
Localbahn Ruma-Vrdnik	16·9

	%
Budapester Localbahnen	14·7
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	14·1
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	13·9
Békés-Csánader Localbahn	13·7
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	13·7
Matraer Vicinalbahnen	13·5
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	12·9
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	12·8
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	11·6
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	11·2
Localbahn Steinamanger-Rum	11·0
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	9·5
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	9·0
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	9·0
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	7·8
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	7·6
Localbahn Száthmár—Nagybánya	6·5
Bihárer Vicinalbahn	6·0
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	5·8
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	5·7
Localbahn Vinkovce-Brčka	5·7
Localbahn Zsebely-Csakovár	5·6
Taraczthal-Bahn	5·0
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	4·9
Békéser Comitatsbahnen	4·1
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	3·6
Localbahn Hermannstadt-Felek	3·4
Löcsethal-Bahn	3·3
Szilágysager Eisenbahn	3·2
Székler Eisenbahn	2·9
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2·9
Mezötur-Turkever Eisenbahn	2·8
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	2·6
Localbahn Máros-Ludas—Bistritz	2·3
Poprádthal-Bahn	2·2
Localbahn Kaschau-Torna	2·0
Torontaler Localbahnen	1·8
Haromszéker Localbahnen	1·7
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	1·1
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1·0

Die Localbahnen Budapest-Lajosmizse, Felek-Fogaras und Terret-Kowaszna weisen keine Differenzen der kilometrischen Einnahmen gegenüber dem Jahre 1896 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1897 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·1
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·6
Böhmische Nordbahn	3·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5·6
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	6·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	12·1

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1·8
Localbahn Wotic-Selčan	2·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	4·7
Murthal-Bahn	4·9
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	5·0
Kremsthal-Bahn	5·4
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	5·5
Localbahn Swoleňowes-Smečna	5·8
Mühlkreis-Bahn	6·7
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	7·5
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	8·0
Böhmische Commercialbahnen	9·8
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	11·4
Bukowinaer Localbahnen	13·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	13·5
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	13·9
Localbahn Mösel-Hüttenberg	14·0
Localbahn Auspitz	15·2
Mährische Westbahn	20·2
Localbahn Beneschau-Wlaschim	20·3
Kuttenberger Localbahn	22·8
Localbahn Dolina-Wygoda	25·4
Localbahn Plan-Tachau	25·8
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	28·5
Localbahn Postelberg-Laun	39·1
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	39·8
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	46·9

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	0·2
Mohács-Fünfkirchner Bahn	2·8

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·3
Localbahn Körös-Belovár	0·8
Localbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1·1
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1·4
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	2·9
Számosthal-Bahn	4·2
Zsitvathal-Bahn	4·4
Localbahn Eperjes-Bartfeld	4·7
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	5·5
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	5·8
Zagorianer Bahn	6·1
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	8·0
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Tisza-Polgar	8·2
Localb. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	8·8
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	9·3
Slavonische Localbahn	9·6
Localbahn Borossebes-Menyháza	9·6
Ungthal-Bahn	10·5
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	11·6
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	12·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	12·5
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	12·9
Localbahn Petroszény-Lupény	14·9
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	16·2
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	16·2
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	16·7
Holics-Gödinger Localbahn	16·8
Localbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz	19·9

	%
Csetnekthal-Bahn	23·8
Muranythal-Bahn	23·9
Localbahn Budapest-Gran	26·1

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen ergibt sich für den Monat Februar 1897, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Abnahme der Frequenz um 76.677 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 33.411.

An diesem Ausfalle participiren die westlichen Staatsbahnen mit 59.783 Personen und fl. 25.720 und die Staatsbahnen in Galizien mit 16.894 Personen und fl. 7691.

Im Güterverkehre ist dagegen eine Frequenzsteigerung um 154.207 t mit einer Mehreinnahme von fl. 252.986 zu verzeichnen, wovon auf die westlichen Staatsbahnen 136.451 t und fl. 198.295 und auf die Staatsbahnen in Galizien 17.756 t und fl. 54.691 entfallen.

Die Minderfrequenz und Mindereinnahme im Personenverkehre ist darin begründet, dass der Monat Februar des laufenden Jahres um einen Tag weniger zählt, als der gleiche Monat des Vorjahres.

Die Mehrbeförderung im Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen entstammt dem lebhafteren Verkehre in den Artikeln Coaks, Eis, Eisen- und Stahlschienen, Erde, Sand, Steine, Getreide, Kohle, Mehl, Salz und Ziegel, während bei Holz, wegen Mangel an Schlittenbahnen, eine geringe Abnahme der Frequenz zu verzeichnen ist.

Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Frequenzsteigerung auf die Mehrbeförderung von Erde, Sand, Steinen, Kohle und Petroleum zurückzuführen. Die Artikel Heu, Stroh, Getreide und Mehl zeigen eine geringe Verminderung in der Frequenz.

Vom 1. Jänner bis 28. Februar 1897 ist für beide Netze der k. k. Staatsbahnen eine Mehreinnahme von fl. 658.261 zu verzeichnen.

Gailthalbahn. Die Mehreinnahme resultirt zur Gänze aus dem Güterverkehre, welcher in Folge von Mehrverfrachtung von Holz und Papier eine Frequenzsteigerung von 1886 t zu verzeichnen hat.

Lemberg (Kleparow)-Janow. Der Personenverkehr dieser Linie weist eine Mehrfrequenz von 955 Personen und der Güterverkehr eine solche von 588 t, meist Holz und Getreide, aus, welchem Ergebnisse auch die Mehreinnahme von fl. 102, bezw. fl. 369 entspricht.

Potscherad-Wurzmes. Die bedeutende Mehreinnahme dieser Linie entspringt dem Güterverkehre, welcher in den Artikeln Kalk, Kohle, Zucker, Getreide und Mehl eine Zunahme in der Frequenz um 2950 t zeigt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat Februar 1897 nachgewiesene Mehreinnahme, gegen die gleiche Zeitperiode 1896, wurde durch den stärkeren Kohlenverkehr erzielt.

Böhmische Nordbahn. Die Mindereinnahme des Gegenstandsmonates gründet sich darauf, dass der Vergleichsmonat des Jahres 1896 mit 29 Tagen zu rechnen war.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1897 hat sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1045, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 945, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 100; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2944, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 22.044, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 19.100 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und lit. B resultiren aus dem stärkeren Verkehre von Kohle.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Februar 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 23.271 Personen und des Erträgnisses um fl. 18.082.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 30.393 t und des Erträgnisses um fl. 153.621.

Transportzunahmen zeigten sich:

bei Getreide aller Art	um	2.169·2 t
„ Mehl und Mahlproducten . . .	„	1.575·7 t
„ Kohlen	„	3.051·0 t

Dagegen ist bei nachstehenden Massenartikeln eine Abnahme in der Verfrachtung zu verzeichnen:

bei Zucker, raffinirt	um	4.833·8 t
„ Zucker, roh	„	8.560·1 t
„ Holz aller Art	„	1.520·4 t
„ Steinen aller Art	„	5.502·0 t
„ Erzen und Schlacken	„	468·2 t
„ Eisen und Stahl	„	3.250·2 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 6907 Personen und das Erträgniss um fl. 769 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 1910 t und des Erträgnisses um fl. 883 auf.

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei Getreide aller Art	um	1.070·3 t
„ Zucker, roh	„	1.050·8 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung zu constatiren:

bei Mehl und Mahlproducten . . .	um	85·7 t
„ Holz aller Art	„	309·5 t
„ Erzen und Schlacken	„	147·7 t
„ Eisen und Stahl	„	353·2 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 4517 Personen und das Erträgniss um fl. 653 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 3185 t und des Erträgnisses um fl. 4793 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Getreide aller Art“, „Mehl und Mahlproducte“, „Holz aller Art“, „Steine aller Art“, sowie „Erze und Schlacken“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Zucker, raffinirt

(Fortsetzung auf Seite 822)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1897	1896	Im Monate Februar 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn	8.072	7.959	2,145.193	2,103.551	1,296 588	5,615.188	6,911.776	856	6,692.201	841	+ 1·8	8.040	7.959
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.614	6.073	603	2 810	3.413	228	3.004	200	+ 14·0	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	2.821	1.359	1.300	1.994	3.294	143	4.158	181	— 21·0	23	23
Bukowinaer Landesbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	. . .	1.498	576	473	1.104	1.577	83	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Itzkany-Suczawa	5	. . .	2.569	584	315	246	561	112	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	12.618	24.678	5.293	28.623	33.916	193	38.942	221	— 12·7	176	176
Čerčan-Modřan	16	. . .	1.158	684	293	552	845	53	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	4.864	. . . .	3.406	3.406	426	3.704	463	— 8·0	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	3.983	2.595	1.362	4.128	5.490	275	4.816	241	+ 14·1	20	20
Friauler Bahn	16	16	3.918	405	895	567	1.462	91	1.234	77	+ 18·2	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.291	1.735	1.462	2 149	3.611	93	3.361	86	+ 8·1	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	3.184	2.862	1.024	4.566	5.590	180	3.292	106	+ 69·8	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.759	2.360	1.080	2.467	3.547	236	2 971	198	+ 19·2	15	15
Göpfritz—Gross-Sieghart	8	8	1.882	467	592	710	1.302	163	1.045	130	+ 25·4	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	947	3.841	167	3.620	3.787	115	4.467	135	— 14·8	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	12 008	6.115	7.537	8 164	15.701	176	18.103	203	— 13·3	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	1.669	686	580	731	1.311	60	840	38	+ 57·9	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	. . .	2.601	1.277	736	2.582	3.318	158	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Mährische Westbahn	90	90	9.417	7.164	2.673	14 048	16.721	186	20.009	222	— 16 2	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.430	3.727	177	1.424	1.601	320	1.742	348	— 8·0	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	8.673	3.398	2 980	7.258	10.238	135	11.785	155	— 12·9	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	14	14	2.292	394	402	365	767	55	1.141	82	— 32·9	14	14
Ostgalizische Localbahnen	73	. . .	2.908	2.331	1.413	4.602	6.015	82	. . . .	. . .	. . .	73	. . .
Plan-Tachau	13	13	2.216	957	538	1.084	1.622	125	2.043	157	— 20·4	13	13
Postelberg-Laun	11	11	606	1.204	86	608	694	63	777	71	— 11·3	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.465	4.686	209	2.889	3.098	182	1.647	97	+ 87·6	17	17
Schlackenwerth-Joachimsthal	9	. . .	2.814	1.351	467	1.472	1.939	215	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.193	956	475	1.017	1.492	149	1.600	160	— 6·9	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	. . .	2.379	1.071	569	2.249	2 818	128	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	5.644	3.474	1.524	5.670	7 194	225	5.768	180	+ 25·0	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	19.699	13.888	8.943	33.593	42.536	317	44.389	331	— 4·2	134	134
Valsugana-Bahn	63	. . .	14.592	880	6.097	2.435	8.532	135	. . . .	. . .	. . .	63	. . .
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.460	753	609	901	1.510	137	1.557	142	— 3 5	11	11
Welser Localbahn	54	54	12.338	3.358	3.487	3.587	7.074	131	6 365	118	+ 11·0	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.401	16 612	2.062	6.853	8.915	524	8.691	511	+ 2·5	17	17
Wodnan-Prachatitz	28	28	6.248	1.258	1.303	2.300	3.603	129	4.019	144	— 10·4	28	28
Wotic-Selčan	17	17	2.403	1.552	707	1.945	2 652	156	2.507	147	+ 6·1	17	17
Ybbsthalbahn	26	. . .	3.548	1.916	747	1.581	2.328	90	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.725	27.108	218	12.198	12.416	1.552	11.325	1.416	+ 9·6	8	8
Zwittau-Polička	19	. . .	1.528	726	435	1.310	1.745	92	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.756	4.991	431	3.648	4.079	170	7.107	296	— 42·6	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	753	6 246	104	2.644	2.748	550	2.769	555	— 0·9	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	141.450	654.865	25.903	372 504	398.407	3.945	358.337	3.548	+ 11·2	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	153.330	158.115	60.482	242.332	302.814	946	324.619	1.014	— 6·7	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	51.262	211.409	28.082	259.854	287.936	1.548	288.036	1.549	— 0·1	186	186
Linie lit. B	236	236	77.580	301.015	31.685	420.535	452.220	1.916	433.120	1.833	+ 4·4	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	29.238	64.900	11.902	124.024	135.926	1.494	143.359	1.575	— 5·1	91	91

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2. Monates: 1897	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
4.422.555	4,320.200	2,941.918	11,254.022	14,195.940	1.766	2,946.919	10,590.760	13,537.679	1.701	+ 3·8	10.596	10.206	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
10.700	12.055	1.155	5.679	6.834	456	1.087	4.904	5.991	399	+ 14·3	2.736	2 394	Asch-Rossbach
4.930	2 220	2.388	4.211	6.599	287	2.372	5.919	8.291	360	— 20·3	1.722	2.160	Beneschau-Wlaschim
													Bukowinaer Landesb.:
2.917	1.083	885	2.222	3.107	163	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	978	. . .	Hliboka-Sereth
4.583	844	499	679	1.178	236	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.416	. . .	Itzkany-Suczawa
26.688	44.801	11.188	58.019	69.207	393	10.302	69.375	79.677	453	— 13·2	2.358	2.718	Bukowinaer Localb.
1.599	1.100	391	847	1.238	113	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	678	. . .	Cerčan-Modřan
. . . .	8.621	. . . .	6.002	6.002	750	. . . .	8.044	8.044	1.006	— 25·4	4.500	6.036	Dolina-Wygoda
8.876	4.731	2.978	7 796	10.774	539	2.770	7.412	10.182	509	+ 5·9	3.234	3.054	Fehring-Fürstenfeld
8.010	842	1.829	1.150	2.979	186	1.594	950	2.544	159	+ 17·0	1.116	954	Friauler Bahn
13.233	3.047	3.087	3.850	6.937	178	2.992	3.873	6.865	176	+ 1·1	1.068	1.056	Fürstenfeld-Hartberg
6.786	5.379	2.055	8.479	10.534	340	2.126	5.331	7.457	241	+ 41·1	2.040	1.446	Gailthal-Bahn
9.101	4.291	2.144	4.624	6.768	451	2.030	3.981	6.011	401	+ 12·5	2.706	2.406	Gleisdorf-Weiz
3.658	1.101	941	1.488	2.429	303	484	1.495	1.979	247	+ 22·7	1.818	1.482	Göpfritz-Gr. Sieghparts
3.700	8.647	590	8.705	9.295	281	323	8.906	9.229	280	+ 0·9	1.686	1.680	Kolomeaer Localbahnen
25.881	11.921	16.734	16.569	33.303	374	17.929	19.636	37.565	422	— 11·4	2.244	2.532	Lemberg-Bełzec
4 669	1.323	1.472	1.209	2.681	122	1.364	706	2.070	94	+ 29·8	732	564	Lemberg (Klep.)-Janów
8.097	4.203	2.264	7.680	9.944	474	. . . .	. . . . . .	. . . .	. . .	. . .	2.844	. . .	Mähr.-Budwitz-Jamn.
21.425	15.061	5.682	25.516	31.198	347	6.491	32 628	39.119	435	— 20 2	2.082	2.610	Mährische Westbahn
2.958	7.471	367	2.865	3.232	646	387	3.366	3.753	751	— 14 0	3.876	4.506	Mösel-Hüttenberg
17.368	6.442	5 969	14.536	20.505	270	5 924	15.632	21.556	284	— 4·9	1.620	1.704	Murthal-Bahn
3.867	656	687	686	1.373	98	712	1.210	1.922	137	— 28·5	588	822	Nakři-Netolitz—Netolitz
6.390	4.922	3.251	10.772	14.023	192	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.152	. . .	Ostgalizische Localb.
4.955	1.660	1.189	1.880	3.069	236	1.312	2.826	4.138	318	— 25·8	1.416	1.908	Plan-Tachau
1.379	2.350	192	1.251	1.443	131	370	1.992	2.362	215	— 39·1	786	1.290	Postelberg-Laun
3.130	14.628	450	9.122	9.572	563	435	2.995	3.430	202	+178·7	3.378	1.212	Potscherad-Wurzmes
5.875	2.330	962	2.595	3.557	395	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	2.370	. . .	Schlackenw.-Joachimst.
4.099	2.325	1.119	2.330	3.449	345	1.173	2.000	3.173	317	+ 8·8	2.070	1.912	Schwarzenau-Waidhofen
4.820	1.923	1.265	4.029	5.294	240	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.440	. . .	Schwarzenau-Zwettl
12.063	6.134	3.224	11.081	14.305	447	3.264	8.570	11.834	370	+ 20.8	2.682	2.220	Strakonitz-Winterberg
43.448	30.874	19.274	72.759	92.033	687	19.399	70.990	90.389	675	+ 1·8	4.122	4.050	Unterkrainer Bahnen
27.299	1.855	10.973	5.311	16.284	258	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.548	. . .	Valsugana Bahn
5.088	2.104	1.208	2.264	3.472	316	1.025	1.873	2.898	263	+ 20·2	1.896	1.578	Vöcklabruck-Kammer
25.401	6.724	7.546	6.787	14 333	265	7 299	4.632	11.931	221	+ 19·9	1.590	1.326	Welser Localbahnen
10.415	32.104	4.351	15.412	19.763	1.162	4.240	16 657	20.897	1.229	— 5·5	6.972	7.374	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
14.262	2.736	2.945	4.821	7.766	277	3 131	4.752	7.883	282	— 1 8	1.662	1.692	Wodňan-Prachatitz
4.398	2.754	1.376	4.232	5.608	330	1.435	4.319	5.754	338	— 2·4	1.980	2.028	Wotic-Selčan
7.338	2.716	1.554	2.897	4.451	171	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.026	. . .	Ybbsthalbahn
3.402	55.325	433	23.976	24.409	3.051	394	22 803	23.197	2.900	+ 5·2	18.306	17.400	Zeltweg-Fohnsdorf
3.189	1.498	999	2 542	3.541	186	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.116	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
3.815	10 550	934	7.788	8.722	363	1.050	15.336	16.386	683	— 46·9	2.178	4 098	Časlau-Zawratetz
1·387	12.330	180	5.278	5.458	1.092	179	5.570	5.749	1.150	— 5·0	6.552	6.900	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
285.683	1,371 972	59.161	760.278	819.439	8.113	59.384	709.630	769 014	7.614	+ 6·6	48.678	45.684	Aussig-Teplitzer Eisenb.
318 583	319.019	124.502	514.402	638.904	1.997	124.995	534.078	659.073	2.060	— 3·1	11.982	12.360	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
106.159	444.178	58.992	543.758	602,750	3.240	58.699	535.551	594.250	3.195	+ 1·4	19.440	19.170	Linie lit. A
159.066	648.062	66.010	898.786	964.796	4.088	69.793	863.503	933.296	3.955	+ 3·4	24.528	23.730	Linie lit. B
59.427	138.184	24 033	262.037	286.070	3.144	22.714	277.882	300.596	3.303	— 4 8	18.864	19.818	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1897 (Kilometer)	1896 (Kilometer)	Im Monate Februar 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897 (Kilometer)	1896 (Kilometer)
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	653.517	877.019	366.122	2,188.145	2,554.267	2.466	2,725.970	2.631	— 6·3	1.036	1.03[illegible]
Localbahnen	281	281	67.811	32.449	14.815	30.839	45.654	162	47.306	168	— 3·6	281	28[illegible]
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	41.097	84.406	18.861	166.342	185.203	2.894	186.049	2.907	— 0·5	64	6[illegible]
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	7.964	58.839	1.762	33.047	34.809	2.321	31.970	2.131	+ 8·9	15	1[illegible]
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	227.497	213.879	133.106	508.236	641.342	1.021	773.243	1.231	— 17·1	628	62[illegible]
Ergänzungsnetz	308	308	105.510	261.240	52.706	378.590	431.296	1.400	478.151	1.552	— 9·8	308	30[illegible]
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	487.683	673.812	316.895	1,455.434	1,772.329	1.298	1,867.007	1.367	— 5·0	1.366	1.36[illegible]
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	23.240	20.353	6.191	16.744	22.935	695	28.381	860	— 19·2	33	3[illegible]
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	965.830	364.218	634.860	1,922.117	2,556.977	1.690	2,613.565	1.727	— 2·1	1.513	1.51[illegible]
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	5.275	. . . .	815	. . . .	815	204	817	204	0	4	[illegible]
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	105.872	132.164	36.771	211.657	248.428	802	264.411	928	— 13·6	285	28[illegible]
Wien-Aspang Bahn	89	89	59.973	27.543	17.417	32.241	49.658	557	47.363	532	+ 4·7	89	8[illegible]
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	20.416	45.914	6.521	56.701	63.222	973	69.092	1.063	— 8·5	65	6[illegible]
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	3.826	808	413	506	919	131	1.131	162	— 19·1	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	21.595	19.473	5.916	23.561	29.477	153	32.745	170	— 10·0	193	19[illegible]
Bozen-Meraner Bahn	31	31	20.146	5.722	13.069	11.899	24.968	805	23.284	751	+ 7·2	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.657	1.306	771	2.265	3.036	121	3.564	143	— 15·4	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	1.922	1.730	695	2.752	3.447	138	3.543	142	— 2·8	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	14.857	9.209	4.717	11.121	15.838	226	16.203	231	— 2·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.534	3.574	930	1.502	2.432	811	3.082	1.027	— 21·0	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.136	802	4.783	1.758	6.541	273	6.307	263	+ 3·8	24	24
Mühlkreis-Bahn	56	58	7.387	1.226	4.519	5.217	9.736	174	10.388	179	— 2·8	57	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.957	5.516	1.459	3.957	5.416	677	5.108	639	+ 5·9	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	1.970	1.211	581	1.468	2.049	137	3.825	255	— 46·3	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.579	810	816	1.108	1.924	77	1.406	56	+ 37·5	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	33.495	12.185	11.565	12.427	23.992	706	26.078	767	— 8·0	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	18	6.184	2.673	2.427	2.806	5.233	209	2.493	139	+ 50·4	25	1[illegible]
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	6.850	2.016	2.934	3.318	6.252	93	6.382	96	— 3·1	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	7.092	23.637	1.422	14.819	16.241	902	16.063	892	+ 1·1	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	9.701	4.112	3.100	5.660	8.760	182	7.051	147	+ 23·8	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . . .	444	998	88	702	790	113	. . . .	. . . .	. . . .	7	. . . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.609	24.106	149	16.235	16.384	1.638	16.587	1.659	— 1·3	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.836	9.714	1.618	11.462	13.080	335	15.220	390	— 14·1	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	6.584	5.137	1.544	5.129	6.673	136	5.981	122	+ 11·5	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	825	. . . .	1.177	1.177	147	1.442	180	— 18·3	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	53.183	6.072	4.982	3.810	8.792	879	8.783	878	+ 0·1	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	140.060	347	18.413	569	18.982	452	18.414	438	+ 3·2	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	32.157	. . . .	4.065	. . . .	4.065	339	4.141	345	— 1·7	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	106.491	. . . .	8.062	. . . .	8.062	1.152	8.222	1.175	— 2·0	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	7	7	64.933	1.432	5.260	793	6.053	865	5.626	804	+ 7·6	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	91.477	. . . .	7.052	. . . .	7.052	1.175	6.511	1.085	+ 8·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	6.527	2.448	948	2.244	3.192	228	3.268	233	— 2·1	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	44.163	3.287	5.781	982	6.763	376	7.360	409	— 8·1	18	18
Summe	16.930	16.532	6,267.098	6,607.229	3,239.931	14,367.877	17,607.808	1.040	17,868.383	1.081	— 3·8	16.894	16.526

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	1897: für Güter (Gulden)	1897: im Ganzen (Gulden)	1897: per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2. Monate 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
1,349.415	1,957.649	852.374	4,582.200	5,434.574	5.246	832.360	4,690.642	5,523.002	5.331	— 1·6	31.476	31.986	Hauptbahnnetz
142.936	77.248	31.212	69 515	100.727	358	31.211	66.748	97.959	349	+ 2·6	2.148	2.094	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
91.762	203.259	40.272	360.887	401.159	6.268	37 194	277.713	314.907	4 920	+ 27·4	37.608	29.520	Oesterr. Strecke
16.285	123.941	3.638	67.017	70.655	4 710	3.067	58.117	61.184	4.079	+ 15·5	28.260	24 474	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn:
468.242	422.884	307.083	1,041.665	1,348.748	2.148	311.709	1,222.371	1,534.080	2.443	— 12·1	12.888	14.658	Garantirte Strecken
222.944	538 817	127.199	768.632	895 831	2.909	125.742	823.671	949.413	3.083	— 5·6	17.454	18.504	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
1,119.272	1,416.781	725.468	3,062.211	3,787.679	2.773	757.159	3,078.282	3,835.441	2.808	— 1·2	16.638	16.848	Oesterr. Linien
47.551	43.136	12.433	36.386	48.819	1.479	12.962	41.611	54 573	1.654	— 10·6	8.874	9.924	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
1,655 409	765.500	1,211.938	3,926.598	5,138.536	3.396	1,201.194	3,929.748	5,130.942	3.391	+ 0·1	20.376	20.346	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
11.628	. . . . .	1.748	. . . . .	1.748	437	1.463	. . . . .	1.463	366	+ 19·4	2.622	2.196	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
224.561	272.767	91.113	446.624	537.737	1 887	92 600	456.307	548.907	1.925	— 1.1	11 322	11.550	Südnordd. Verbindgsb.
121.995	53.072	35.186	62.742	97.928	1.100	34.436	57.852	92.288	1.036	+ 6·2	6.600	6.216	Wien-Aspang Bahn
41.999	96.630	13.427	115.015	128.442	1.976	12.856	124.528	137.384	2.114	— 6·5	11 856	12.684	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
8.614	1.664	939	1.053	1 992	285	915	1.434	2.349	336	— 15·2	1.710	2 016	Auspitzer Localbahn
45.650	39.901	12.403	46.202	58.605	304	11.166	53.915	65.081	337	— 9·8	1.824	2.022	Böhm. Commercialb.
37.180	11.049	23.504	23.365	46 869	1.512	21.509	21.249	42.758	1.379	+ 9·6	9.072	8.274	Bozen-Meraner Bahn
3.419	2.610	1.578	4.469	6.047	242	1.425	5 595	7.020	281	— 13·9	1.452	1 686	Deutschbrod-Humpoletz
4 415	3 627	1.524	5.689	7.213	289	1.400	6.452	7 852	314	— 8·0	1.734	1.884	Gr.-Priesen-W.-Auscha
30 916	16.882	9.889	20.581	30.470	435	9.886	22 327	32.213	460	— 5·4	2.610	2.760	Kremsthal-Bahn
17 304	7.207	1.869	3.042	4.911	1.637	1.502	4.855	6.357	2.119	- 22·8	9.822	12.714	Kuttenberger Localb.
13.149	1.658	8.812	3.645	12.457	519	8.105	3.950	12 055	503	+ 3 2	3 114	3.018	Mori-Arco-Riva a. G.
14.208	2.312	8.707	10.447	19.154	336	9.153	11.705	20.858	360	— 6·7	2.016	2.160	Mühlkreis-Bahn
16.634	10.736	3 003	8.313	11.316	1.415	2.847	7.837	10 684	1.336	+ 5·9	8.490	8.016	Neutitscheiner Localb.
4.255	2.547	1.287	3.076	4.363	291	1.205	6.036	7 241	483	— 39 8	1.746	2.898	Reichenau a/K.-Solnitz
5.072	1.423	1.586	2.047	3.633	145	1.461	1.337	2.798	112	+ 29·5	870	672	Radkersburg-Luttenbg.
70.210	25.095	24.193	24.785	48.978	1.440	25.061	27.855	52.916	1.556	— 7 5	8.640	9.336	Reichenberg-Gablonz-T.
12.573	5.545	4.151	5.726	9.877	395	1.759	1.741	3.500	292	+ 35 3	2.370	1.752	Salzburg-Lamprechtsh.
13 816	4.432	5 988	6 623	12.611	189	6 747	5.771	12 518	188	+ 0·5	1.134	1.128	Salzkammergut-Localb.
13.652	46.787	2.775	29.690	32.465	1.803	2 487	28 396	30.883	1.716	+ 5·1	10.818	10.296	Stauding-Stramberger
19.411	8.866	6.230	11.200	17.430	363	5.381	8.470	13.851	289	+ 25·6	2.178	1.734	Steyrthal-Bahn
919	1.570	182	1.151	1.333	190	. . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.140	. . .	Stramberg-Wernsdorf
3.310	47.773	307	33 126	33.433	3.343	310	35.180	35.490	3.549	— 5·8	20.058	21.294	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
9.646	19.061	3.260	22.792	26.052	668	3.298	26.794	30 092	772	— 13 5	4.008	4.632	Cilli-Wöllan
14.146	10.161	3.289	9.516	12.805	261	3.075	8.377	11.452	234	+ 11·5	1.566	1.404	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
. . . .	1.555	. . . .	2.619	2.619	327	. . . . .	2.399	2.399	300	+ 9·0	1.962	1.800	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
109.513	12.784	10.518	7.977	18.495	1.850	10.065	7.257	17.322	1,732	+ 6·8	11.100	10.392	Brünner Localeisenb.-G.
309.264	732	38.985	1.130	40.115	955	35.568	1.264	36.832	877	+ 8·9	5.730	5.262	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
67.105	. . . . .	9.342	. . . . .	9.342	778	8.758	. . . . .	8.758	730	+ 6·6	4.668	4.380	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
219.758	. . . . .	16.583	. . . . .	16.583	2.369	16.385	. . . . .	16.385	2.341	+ 1·2	14.214	14.046	Dampftr. Wien-Nussd.
128.553	2.953	10.444	1.677	12.121	1.732	9.799	1.004	10.803	1.544	+ 12·2	10.392	9.264	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
187.353	. . . . .	14.483	. . . . .	14.483	2 414	12.385	. . . . .	12.385	2.064	+ 17 0	14.484	12.384	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
13.499	5.451	1.880	4.113	5.993	428	1.284	5.002	6.286	449	— 4·7	2 568	2 694	Salzburger Eisenb. u. Tr.
87.474	10.708	11.361	2.378	13.739	763	11.312	1.744	13.056	726	+ 5·1	4.578	4.356	Wr. Localb.-A.-G. (Wien Wr. Neudorf-Guntrsd.)
12,727.689	13,862.069	7,093.509	29,449.146	36,542.655	2 163	7,064.298	29,005.623	36,069.921	2.183	— 0 9	12.978	13.098	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1897	1896	Im Monate Februar 1897 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.553·3	7.553·3	2,089.000	1,503.000	1,220.477	5,245.623	6,466.100	856	6,551.634	867	— 1·3	7553·3	7553·3
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68·1	68·1	12.000	19.700	5.400	31.600	37.000	543	36.358	534	+ 1·7	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	19.000	3.800	9.500	7.500	17.000	157	16.454	152	+ 3·3	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	145	23.000	3.300	11.500	6.500	18.000	124	16.033	111	+ 11·7	145	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	4.700	1.800	2.000	2.500	4.500	76	4.404	74	+ 2·7	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	8.800	2.200	4.400	4.500	8 900	108	6.573	79	+ 36·7	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	4.000	2.000	2.000	4.000	6.000	122	5.735	117	+ 4·3	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	17.000	3.800	8 500	7.500	16.000	121	14.910	113	+ 7·1	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	3.400	700	1.700	1.500	3.200	55	. . .	. . .	. . .	57·8	. . .
Budapest-Gran Localbahn	49·8	44·7	8.000	3 000	4.000	6.000	10.000	201	12.793	286	— 29·7	49·8	44·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	5.600	3.500	2.800	4.000	6.800	108	7.078	112	— 3·6	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.200	1.000	400	2.000	2.400	101	3.248	136	— 25·7	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Oháti-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	12.800	3.800	5.900	7.600	13.500	99	16.181	119	— 16·8	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56 8	56·8	8.000	2.800	4 000	5.500	9.500	167	7 639	135	+ 23·7	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	39·3	39·3	4.200	600	2 100	1.100	3.200	81	2.952	75	+ 8·0	39·3	39·3
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	132·5	. . .	3.000	1.300	1.500	2.500	4.000	30	. . .	. . .	. . .	132·5	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.200	1.000	2.100	2.000	4.100	79	4.196	81	— 2·5	51·9	51·9
Garamberzencze-Léva-Localb.	66·1	. . .	5.000	1.600	2.500	3.300	5.800	88	. . .	. . .	. . .	66·1	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50·2	50·2	5.000	4.200	2.500	8.500	11.000	219	9.129	182	+ 20·3	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	23.000	4.000	11.500	8.000	19 500	277	23.806	338	— 18·1	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·6	116·6	9.200	5.000	4.800	10.000	14.800	127	15.093	129	— 1·6	116·6	116·6
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42	37·4	3.200	1.200	1.600	2.500	4.100	98	3.714	99	— 1·0	42	37·4
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	23.000	6.800	11.500	13.500	25.000	211	25.520	215	— 1·9	118·3	118·3
Hegyes-Feketehegy-Palanka	55·5	. . .	5.200	2.200	2.600	4.400	7.000	126	. . .	. . .	. . .	55·5	. . .
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	3.400	1.000	1.700	2.000	3.700	115	3.542	110	+ 4·5	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod	11·9	11·9	1.300	100	400	100	500	42	515	43	— 2·3	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.600	400	400	400	800	64	992	79	— 19·0	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	1.600	500	800	1.000	1.800	69	1.576	60	+ 15·0	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54·1	. . .	3.000	1.100	1.500	1.800	3.300	61	. . .	. . .	. . .	54·1	. . .
Karczag-Tiszafüred	44 3	. . .	3.200	500	1.600	900	2.500	56	. . .	. . .	. . .	44·3	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	6.200	4.500	3.100	8.900	12.000	203	11.716	198	+ 2·5	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	41·9	41·9	3.600	200	1.800	400	2.200	53	2.479	59	— 10·2	41·9	41·9
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb.	29·7	. . .	2.000	200	1.000	500	1.500	51	. . .	. . .	. . .	29·7	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	3.600	2.600	1.800	5.200	7.000	154	6.248	137	+ 12·4	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	3.600	1.000	1.800	2.100	3.900	120	3.858	119	+ 0·8	32·4	32·4
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	. . .	3.000	1.000	1.500	2.000	3.500	66	. . .	. . .	. . .	53·2	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	2.800	1 20[illegible]	1.400	2.300	3.700	167	5.382	242	— 31·0	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	3.600	1.600	1.800	3.200	5.000	45	4.790	43	+ 4·7	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	4.800	1.900	2.400	3.800	6.200	192	6.739	209	— 8·1	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	8.200	3.900	4.100	7.900	12.000	90	10.708	81	+ 11·1	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	15·3	15·3	1.400	300	700	600	1.300	85	1.401	92	— 7·6	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.200	2.000	1.100	4.000	5.100	125	5.995	147	— 15·0	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	2.600	600	1.300	1.200	2.500	88	. . .	. . .	. . .	28·4	. . .
Neógráder Comitatsbahnen	110·2	. . .	11.600	2.600	5.800	5.200	11.000	100	. . .	. . .	. . .	110·2	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.000	2.200	3.000	4.300	7.300	128	9.256	162	— 21·0	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	. . .	2.000	500	1.000	1.000	2.000	55	. . .	. . .	. . .	36·4	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33	. . .	3.000	500	1.500	900	2.400	73	. . .	. . .	. . .	33	. . .
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	1.800	8.300	900	16.500	17.400	961	17.185	949	+ 1·3	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	10.800	1.400	3.600	2.800	6.400	145	7.101	161	— 9·9	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	3.600	4.100	1.800	8.200	10.000	289	13.344	386	— 25·1	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár	199	120·5	9.000	2.000	4.500	4.000	8.500	43	5.236	43	0	199	120·5
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	600	2.000	200	2.400	2.600	149	2.439	140	+ 6·4	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	10.000	5.500	5.000	11.000	16.000	132	17.943	148	— 10·8	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	1.000	2 000	2 000	2.600	4.600	98	5.012	106	— 7·5	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	9.000	2.900	4.500	5.800	10.300	197	10.118	193	+ 2·1	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.600	300	1.200	400	1.600	76	1.539	73	+ 4·1	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	8.200	3.300	4.100	6.500	10.600	175	9.786	162	+ 8·0	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	4.800	1.800	2.400	3.500	5.900	167	6.156	174	— 4·0	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	93·2	8.000	4.500	3.500	9.000	12 500	134	9.613	103	+ 30·1	93·2	93·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhely	34·6	34·6	6.600	500	3.300	1.000	4.300	124	3.988	115	+ 7·8	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	9.600	5.500	4.800	11.000	15.800	147	14.591	135	+ 8·9	107·8	107·8

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2. Monats 1897 (Gulden)	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
4,328.000	2,959.400	2,546.069	10,428.631	12,974.700	1.718	2,630.269	10,379.556	13,009 825	1.722	— 0·2	10.308	10.332	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
2.4200	40.000	10.900	64.100	75 000	1.101	9.596	64.637	74.233	1.090	+ 1·0	6.606	6.540	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
38.000	7.600	19.000	15 000	34 000	313	18.907	14.223	33.130	305	+ 2·6	1.878	1.830	Bács-Bodrogher Com. B.
45.000	5.800	22.500	11.500	34.000	234	19.160	10.576	29.736	205	+ 14·1	1.404	1.230	Baja-Zombor-Neusatz
9.200	3.400	3.900	4 800	8.700	147	3.950	4.317	8 267	139	+ 5·8	882	834	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
17.800	4.500	8.900	9.000	17 900	216	6 889	8.798	15 687	190	+ 13·7	1.296	1.140	Békés-Csanáder Bahn
8.000	4.200	4 000	8.300	12.300	251	3.620	8.189	11.809	241	+ 4·1	1.506	1.446	Békéser Comitatsbahnen
34.600	7.700	17.300	15.200	32.500	246	16.927	13.724	30.651	232	+ 6·0	1.476	1.392	Biharer Vicinalbahn
7.000	1.600	3.500	3.200	6.700	116	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	696	. . .	Boldvathalbahn
18.000	5.500	9.000	11.000	20.000	402	8.058	16.276	24 334	544	— 26·1	2.412	3 264	Budapest-Gran Localb.
11.400	6.200	5 700	7.600	13.300	210	6.421	6 854	13.275	210	0	1.260	1.260	Budapest-Lájosmizse
2.400	2.100	800	4.100	4.900	206	841	5.578	6.419	270	— 23.8	1.236	1.620	Csetnekthal-Bahn
25.800	8.100	12.400	16 600	29 000	213	12.446	19.089	31.535	232	— 8·2	1.278	1.392	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
16.000	5.800	8 000	11.500	19.500	343	7.555	9.067	16.622	293	+ 17·1	2.058	1.758	Debreczin-Hajdu-Nánás
8.800	1.100	4.400	2.100	6.500	165	4.119	1.931	6.050	153	+ 7·8	990	918	Debreczin—Nagy-Léta
7.000	2.300	3 500	4.500	8.000	60	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	360	. . .	Fehereser und Tolnaer
8.800	2 000	4.400	3.900	8.300	160	4.348	3 933	8.281	160	0	960	960	Felek-Fogaraser Bahn
9.000	3.400	4.500	6.800	11.300	171	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.026	. . .	Garamberzencze-Léva
9.800	8.800	4.900	17.600	22.500	448	5.014	15.511	20.525	409	+ 9·5	2 688	2.454	Gran—Almás-Füzitö
45.600	9.000	22.800	18.000	40 800	580	22.980	23.729	46 709	663	— 12·5	3.480	3.978	G. Kikinda-G. Becskerek
18.400	10.500	9.600	21.000	30.600	262	9.915	21.040	30.955	265	— 1·1	1.572	1.590	Grosswardein-B.-Vaskoh
6.600	2.500	3.300	5.000	8.300	198	3.247	4.399	7.646	204	— 2·9	1.188	1.224	Gyula-Feherv.-Zalathna
45.000	13.300	22.500	26.500	49.000	414	21.211	26.904	48.115	407	+ 1·7	2.484	2.442	Háromszéker Localb.
9.200	5.700	4.600	11.400	16.000	288	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.728	. . . .	Hegyes-Fek.-Palanka
7.200	2.200	3 600	4.300	7.900	245	4 099	3.526	7 625	237	+ 3·4	1.470	1.422	Hermannst.-Felek. Lb.
2 900	200	900	200	1.100	92	800	284	1.084	91	+ 1·1	552	546	Hermannst.-N. Disznod
2.800	800	700	800	1.500	120	859	935	1.794	144	— 16·7	720	864	Hidegkut-Gyönk-Tamási
3.200	1.000	1.600	2 000	3.600	137	1.303	1.564	2.867	109	+ 25·7	822	654	Kaposvár-Mocsolad
6 000	2.100	3.000	3.400	6.400	118	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	708	. . .	Kaposvár-Fonyod
6.400	1.000	3.200	1.900	5 100	115	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	690	. . .	Karczag-Tiszafüred
13.200	8.800	6.600	17.400	24.000	406	6.960	16.566	23.526	398	+ 2·0	2.436	2.388	Kaschau-Torna
6.600	500	3 300	1.000	4 300	103	3.474	1.080	4.554	109	— 5·5	618	654	Kecskem.-Füllöpszállás
4.200	500	2.100	1.100	3.200	108	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	648	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
7.600	6.100	3.800	12.200	16 000	352	3 238	10.825	14.063	309	+ 13·9	2.112	1.854	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
7.600	1.900	3.800	3.800	7 600	235	4.380	3.314	7.694	237	— 0·8	1.410	1.422	Körös-Belovár Localb.
5.600	2.200	2.800	4.400	7.200	135	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	810	. . .	Komorn-Dunaszerdah.
5 200	2 200	2 600	4.300	6 900	311	2.031	6 226	8.257	372	+ 16·4	1 866	2.232	Kun-Szt. Márton-Szentes
7.600	3.000	3 800	5 900	9 700	88	3.945	5.569	9.514	86	+ 2·3	528	516	Máros-Ludás-Bistritz
9.400	3.400	4.700	6 800	11.500	356	4.870	6 670	11.540	357	— 0·3	2 136	2.142	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
16.200	7.700	8 100	15.400	23.500	177	7.622	13.092	20.714	156	+ 13·5	1.062	936	Matraer Vicinalbahnen
2.800	700	1.400	1.400	2.800	183	1.344	1.379	2.723	178	+ 2·8	1.098	1.068	Mezötur-Turkever E.
4.600	3.200	2.300	6.400	8.700	213	2 382	9.056	11.438	280	— 23·9	1 278	1.680	Muránythalbahn
4.800	1.200	2.400	2.300	4.700	166	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	996	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
25.600	6 100	12.800	12.200	25.000	227	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.362	. . .	Neógráder Comitatsb.
12.400	4.900	6.200	9 600	15.800	277	6.011	11.172	17.183	301	— 8·0	1.662	1.806	Nyiregyháza-M.-Szalka
4.200	1.000	2 100	2.000	4.100	113	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	678	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
6.000	1.100	3.000	2.100	5.100	155	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	930	. . .	Pancsova-Petrovoszello
3.400	16.300	1.700	32 500	34 200	1.890	1.739	38.473	40.212	2.222	— 14·9	11.340	13.322	Petroszény-Lupény
24.000	2.700	7.600	5 400	13.000	295	7.485	6.314	13.799	313	— 5·8	1.770	1.878	Pressburg-Dunaszerdah.
8 600	7.100	4 300	14.100	18 400	532	6 207	15 775	21.982	635	— 16·2	3 192	3 810	P. Tenyö-K. Szt. Márton
17 000	5.000	8.500	10.000	18.500	93	5.733	4.216	9.949	83	+ 12·9	558	498	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
1.200	4.500	400	5.400	5 800	333	400	4 557	4.957	285	+ 16·9	1 998	1.710	Ruma-Vrdnik
21.200	10.700	10.600	21.400	32.000	264	10.733	24.657	35.390	292	— 9·6	1.584	1.752	Slavonische Localbahn
2.100	4.000	4 000	5.100	9.100	193	4.405	4 573	8.978	191	+ 1·0	1.158	1.146	Somogy-Szobb-Barcs
18.000	6.200	9.000	12.300	21.300	406	8 931	11 189	20.120	384	+ 5·7	2.436	2 304	Steinamanger-Pinkafeld
6.400	500	2.600	800	3.400	162	2.495	571	3.066	146	+ 11·0	972	876	Steinamanger-Rum
16.600	6.800	8.300	13.400	21.700	359	6.307	14.047	20 354	337	+ 6·5	2.154	2.022	Száthmar-Nagybánya
9.600	3.300	4 800	6.500	11.300	320	4 499	6.482	10.981	311	+ 2·9	1 920	1.866	Székler Bahn
16.000	9.300	7.000	18.500	25.500	274	6.126	16.339	22.465	241	+ 13·7	1.644	1.446	Szt. Lörincz—Slatina
13.800	1.000	6.900	1.900	8.800	254	6 562	1,528	8.090	234	+ 9·0	1.524	1.404	Szentes-H.-M.-Vasárhely
19.400	10.600	9.700	21.200	30.900	287	9.278	20.709	29.987	278	+ 3·2	1.722	1.668	Szilágyságer Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1897	1896	Im Monate Februar 1897 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom	1896 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	100	300	9	330	10	— 10·0	32·9	32·
Temesvár—Buziás	35·8	. . .	2.000	600	1.000	1.200	2.200	62	. . . .	. . .	. . .	35·8	. . .
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	7.600	1.000	3.800	2.000	5.800	92	4.234	67	+ 37·3	62·9	62·
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	47·5	. . .	2.600	400	1.300	800	2.100	44	. . . .	. . .	. . .	47·5	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	3.200	1.500	1.600	3.000	4.600	146	3.865	122	+ 19·7	31·6	31·
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	2.000	500	1.000	1.000	2.000	44	. . . .	. . .	. . .	45·3	. . .
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	8.600	1.500	4.300	3.000	7.300	86	6.771	80	+ 7 5	84 6	84·
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.600	5.000	2.800	10.000	12.800	241	12.458	235	+ 2 6	53·1	53·
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	1.800	400	900	900	1.800	49	1.651	45	+ 8·9	36·5	36·
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	40.000	20.000	20.000	40.000	60.000	176	57.602	169	+ 4·1	340·2	340·
Zagorianer Bahn	128 8	128·8	16.000	5.500	8.000	11.000	19.000	148	21 .248	165	— 10·3	128·8	128·
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	43·1	26·3	1.800	1.300	900	2 600	3.500	81	3.431	130	— 37·7	43·1	26·
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·2	48·2	3.400	500	1.700	1.100	2.800	58	2.474	51	+ 13·7	48·2	48·
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	3.700	2.000	1.500	4.100	5.600	126	5.582	125	+ 0·8	44·6	44·
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	377·9	377·9	85.752	187.870	40.254	331.666	371.920	984	408.981	1.082	— 9·1	377·9	377·
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.443	32.201	1.894	39.626	41.520	614	42.175	624	— 1·6	67·6	67·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	43.705	33.664	12.877	46.407	59.284	495	61.555	514	+ 3·7	119·8	119·
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	179.116	173.755	96.048	451.070	547.118	777	560 446	796	+ 2·4	704·1	704·
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361	72.050	49.500	30.600	83.800	114.400	293	114.110	316	— 7·3	389·9	361
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	58·4	38·3	2.437	10 942	1.117	13.260	14.377	246	9.125	238	+ 3·4	58·4	38·
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	365	1 337	120	1.170	1.290	61	1.060	50	+ 22·0	21·1	21·
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	3.877	13.705	3.131	20.489	23.620	192	21.809	177	+ 8·5	123·2	123·
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	183 488	21.976	23.587	3.530	27.117	591	23.369	509	+ 16·1	45·9	45·
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	73.951	290	5.631	73	5.704	713	4.961	620	+ 15·0	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn) *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Eperies-Bartfeld	44 9	44·9	3.754	1.578	2 232	2 910	5.142	115	5.962	133	— 13·5	44·9	44·
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.535	13.117	572	13.738	14 310	434	16.394	497	— 12·7	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	6·194	1.278	1.524	1.915	3 439	198	3.049	174	+ 13·8	17·4	17·
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	11.627	7.378	2.264	1.319	3 583	131	2.723	100	+ 31·0	27·3	27·
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.359	732	165	390	555	163	799	235	— 30·6	3·4	3·
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.011	4.011	314	1.030	1.344	156	1.621	188	— 17·0	8·6	8
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	2.527	830	803	1 241	2.044	213	2.606	271	— 21 4	9·6	9
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	2.749	1.254	802	927	1.729	136	1.603	126	+ 7·9	12·7	12·
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58	58	5.779	10.475	1.133	14.282	15 415	266	19.881	343	— 22·5	58	58·
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	3 337	7.298	1.329	11.443	12.772	151	15.696	186	— 18·8	84·6	84·
N.-Lomn.—Tatra-Lomn. (elekt.) *)	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Poprádthal-Bahn	14	14	4.896	6.010	1.252	3 923	5.175	370	5.209	371	— 0·3	14	14
Szamosthal-Bahn	226·4	226·4	23.330	12 226	15.638	31.244	46.882	207	49.025	217	— 4·6	226·4	226·
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	1.570	2.927	333	1.245	1.578	143	1.793	163	— 12.3	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	1.511	457	326	396	722	78	733	79	— 1·3	9·3	9·
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	10	3.600	2	1.050	1.052	185	1.051	184	+ 0·5	5·7	5·
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	51.249	7.651	19.573	16.271	35.844	167	34.168	159	+ 5·0	214·7	214·
Ungthalbahn	42·9	42·9	5.900	5.550	1.828	8.436	10.264	239	12.504	291	— 17·9	42·9	42·
Summe	15.051	14.067	3,350.722	2,308.712	1,722.926	6,720.174	8,443.100	560	8,524.752	606	— 7·6	15.051	14.067
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.930	16.532	6,267.098	6,607.229	3,239.931	14,367.877	17,607.808	1.040	17,868.383	1.081	— 3·8	16.894	16.526
Summe der ungar. Eisenbahnen	15.051	14.067	3,350.722	2,308.712	1,722.926	6,720.174	8,443.100	560	8,524.752	606	— 7·6	15.051	14.067
Hauptsumme	31.981	30.599	9,617.820	8,915.941	4,962.857	21,088.051	26,050.908	815	26.393.135	863	— 5·6	31.945	30.593

Oesterreichische

Achenseebahn *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	1.037	. . . .	388	. . . .	388	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

*) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	1897: für Güter (Gulden)	1897: im Ganzen (Gulden)	1897: per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate: 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
1.200	200	500	200	700	21	434	232	666	20	+ 5·0	126	120	Taraczthal-Bahn
4.400	1.300	2.200	2.500	4.700	131	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	786	. . .	Temesvár-Buzias
15.600	2.000	7.800	4.000	11.800	188	7.041	2.351	9.392	149	+ 26·2	1.128	894	Temesvár-N. Szt. Miklos
5.400	1.000	2.700	2.000	4.700	99	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	594	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
6.200	3.000	3.100	6.000	9 100	2-8	3.057	5.112	8.169	258	+ 11·6	1.728	1.548	Ujszász-Jaszapáther E.
4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	88	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	528	. . .	Ungarische Südostbahn
17.600	2.800	8.800	5.500	14.300	169	7.807	5.463	13.270	157	+ 7·6	1.014	942	Versecz—Kubin-Dunap.
11.200	8.600	5.600	17.200	22.800	429	5.107	16.496	21.603	406	+ 5·7	2.574	2.436	Vinkovce-Brčka
3.400	900	1.700	1.900	3.600	99	1.656	1.421	3.077	84	+ 17·9	594	504	Warasdin-Golubovec
78.000	40.000	39.000	80.000	119.000	350	36.124	79.018	115.142	338	+ 3·6	2.100	2.028	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
32.000	11.000	16.000	22 000	38.000	295	14 523	25.951	40.474	314	— 6 1	1.770	1.884	Zagorianer Bahn
4.000	2.600	2.000	5.100	7100	165	1.492	4.571	6.063	231	— 19·9	990	1.386	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
6.600	1.100	3.300	2.200	5.500	114	3.151	2.073	5.224	108	- 5·6	684	648	Zsebely-Csákovárer Lb.
4.600	4.200	3.100	8.400	11.500	258	3.137	8.911	12.048	270	— 4·4	1.548	1.620	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
177.037	408.596	85.354	586.749	672.103	1.779	88.769	529.644	618.413	1.636	+ 8·8	10.674	9.819	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
9.177	58.730	4.095	75.169	79.264	1.173	3.813	77.801	81.614	1.207	— 2·8	7.038	7.242	Mohács-Fünfkirchner E.
92.455	81.142	27.457	107.689	135.146	1.128	25.716	100.665	126.381	1.055	+ 6·9	6.768	6.330	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
322.892	334.665	236.234	880.193	1,116.427	1.586	215.898	882.596	1,098.494	1.560	+ 1·7	9.516	9.360	Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
151.800	104.100	65.700	169.800	235.500	604	53.950	157.790	211.740	587	+ 2·9	3.624	3.522	Arader u. Csánader E.
4.898	20.266	2.187	23.104	25.291	433	345	17.832	18.177	475	— 8·8	2.598	2.850	Belišče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
786	2.334	260	2.130	2.390	113	230	2.410	2.640	125	— 9 6	678	750	Borossebes-Menyháza
8.758	27.058	6.585	40.114	46.699	379	6.483	34 954	41 437	336	+ 12·8	2.274	2.016	Barcs-Pakraczer E.
382.655	29.818	48.153	5 086	53.239	1.160	43.193	3.213	46.406	1.011	+ 14·7	6.960	6 066	Budapester Localb.
149.599	423	11.336	694	12.030	1.504	9.920	903	10.823	1.353	+ 11·2	9.024	8.118	Budapest-Szt. Lörincz
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
7.602	3.082	4.391	5.622	10.013	223	4.483	6.006	10.489	234	— 4·7	1.338	1.404	Eperjes-Bartfeld
5.463	26.294	1.227	27.746	28 973	878	1.396	22.266	23.662	717	+ 22·5	5 268	4.302	Gölnitzthal-Bahn
12.659	2.536	3.143	3 607	6.750	388	3.201	2.994	6.195	356	+ 9·0	2.328	2.136	Güns-Steinamanger
23.518	11.350	4.710	1.959	6.669	244	4.350	1.240	5.590	205	+ 19·0	1.464	1.230	Haraszti-Ráczkev
2.677	1.682	321	939	1.260	371	436	1.079	1.515	446	— 16·8	2.226	2.676	Holics-Gödinger Localb.
4 252	7.810	671	2.007	2.678	311	740	2.333	3.073	357	— 12 9	1.866	2 142	Késmark-Szepes-Bélá
5 074	1.627	1.630	2.500	4.130	430	1.647	3.070	4.717	491	— 12·4	2.580	2 946	Keszthély-B. Szt. György
6.116	2.393	1.790	1.806	3.596	283	1.788	1.691	3.479	274	+ 3·3	1.698	1.644	Löcsethal-Bahn
12 613	21.477	2.516	28 802	31.318	540	4.466	30.975	35.441	611	— 11·6	3.240	3 666	Marmaroser Salzb. A.-G.
7.201	12.533	2.852	23.545	26.337	312	3.559	25.509	29.068	344	— 9·3	1.872	2.064	Nagy-Károly-Somkuti
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
10.441	11.566	2.649	7.607	10.256	733	2.622	7.421	10 043	717	+ 2·2	4.398	4.302	Poprádthal-Bahn
45.391	22 690	33.528	58.274	91.802	406	33.208	62.845	96.053	424	— 4·2	2.436	2.544	Szamosthal-Bahn
3.127	5.632	666	2.414	3.080	280	755	2.372	3.127	284	— 1·4	1.680	1.704	Szepes-Béla-Podolin
3 253	944	691	704	1.395	150	542	788	1.330	143	+ 4·9	900	858	Szep. Olaszi-S. Varalja
16	7.200	3.	2.100	2.103	369	1	2.100	2.101	369	0	2.214	2.214	Terret-Kowaszna
111.117	14.938	38 806	33.056	71.862	335	32.666	37.903	70.569	329	+ 1·8	2.010	1.974	Torontaler Localb.
13.200	10.460	4.076	14.928	19.004	443	3.499	17.723	21.222	495	— 10·5	2.658	2.970	Ungthalbahn
6,870.977	4,581.546	3,615.500	13,284.075	16,899.575	1.122	3,580.896	13,106.741	16,687.637	1.186	— 5·4	6.732	7.116	**Summe**
													Recapitulation.
12,727.689	13,862.069	7,093 509	29,449.146	36,542.655	2.163	7,064.298	29,005.623	36,069.921	2.183	— 0·9	12.978	13.098	**Se. d. österr. Eisenb.**
6,870.977	4,581.546	3,615.500	13,284.075	16,899.575	1.122	3,580.896	13,106.741	16,687.637	1.186	— 5·4	6.732	7.116	**Se. d. ungar. Eisenb.**
19,598.666	18,443.615	10,709.009	42,733.221	53,442.230	1.673	10,645.194	42,112.364	52,757.558	1.724	— 3·0	10.038	10.344	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	1897: für Personen und Gepäck	1897: für Güter	1897: im Ganzen	1897: per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck	1896: für Güter	1896: im Ganzen	1896: per Kilom.	Differz. in Percent	1896	1895	Name
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
1.807	. . .	669	. . .	669	. . .	389	. . .	389	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar 1897 (Kilometer)	1896 (Kilometer)	Im Monate Februar 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897 (Kilometer)	1896 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	4·8	12.318	...	1.232	...	1.232	...	1.854	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	4.258	...	503	...	503	...	502	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	257.064	...	13.795	...	13 795	...	12.332	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	5.275	...	815	...	815	...	817	...	...	...	...
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.) *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	4·1	...	91.180	...	6.193	...	6.193	...	...	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·93	8·2	47.252	40	3.972	25	3.997	...	2.511	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg*)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	15.783	...	1.326	...	1.326	...	1.740	...	...	...	...
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	9.345	3.800	3.475	11.285	14.760	140	19.848	189	— 25·9	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	640	619	44.638	29.142	26.186	96.230	122.416	191	128.497	208	— 8·0	640	619
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	66.363	2.334	2.630	2.006	4.636	946	4.272	872	+ 8·5	4·9	4 9

*) Der Betrieb ist während des Winters eingestellt.

und roh“ und insbesondere „Eisen und Stahl“ einen Fracht ausfall aufweisen.

In Bezug auf alle obigen Positionen ist darauf hinzuweisen, dass der Februar des Vorjahres 29 Tage zählte.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Das für den Monat Februar 1897 ausgewiesene Minus von fl. 37.907 hat seine Ursache hauptsächlich in der Tagesdifferenz gegenüber dem Monate Februar 1896.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Februar 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro Februar 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz	+ 872	Personen	— fl. 12.013·—
Ergänzungsnetz	— 7.925	„	— „ 4.782·—
Südnordd. Verbindungsbahn	— 13.163	„	— „ 5.187·—

Die Mindereinnahmen des garantirten Netzes bei höherer Frequenz erklären sich durch die geringere Benützung weiter Strecken. Im Uebrigen sind die Einnahmenausfälle auf sämmtlichen Linien dem Umstande zuzuschreiben, dass der Monat Februar 1896 29 Tage hatte.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro Februar 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 28.636 t	— fl. 119.888·—
„ „ Ergänzungsnetz	— 3.497 t	— „ 42.073·—
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	— 1.321 t	— „ 10.796·—

Abgesehen davon, dass im Februar 1896 für 29 Tage Verkehr ausgewiesen wurde, ist der Einnahmenausfall hauptsächlich in dem geringeren Localverkehre begründet.

Nebstdem war der Versandt des Artikels Zucker wesentlich schwächer.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate Februar 1897 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesene Mindereinnahme von fl. 71.405 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 4860 und auf den Güterverkehr mit fl. 66.545.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen ergaben Mehreinnahmen:

Liesing-Kaltenleutgeben (Zunahme im Personen- und Güterverkehre)	um fl.	999
Spielfeld-Radkersburg (Zunahme im Güterverkehre)	„ „	490

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate 1897	1896	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
mit elektrischem Betrieb													
													Baden—Vöslau
27.368		2.414		2.414		4.395		4.395					Bielitz-Zigeunerwald
8.356		998		998		1.085		1.085					Gmunden Bhf.—Stadt
538.428		28.758		28.758		25.058		25.058					Lemberger Elektr. E.
11.628		1.748		1.748		1.463		1.463					Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
													Prag (Bubna)-Belvedere
192.747		13.311		13.311									Prag-Vysočan-Lieben
96.960	40	6.104	25	6.129		4.643		4.643					Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
													Belvedere in Prag
													Laurenziberg in Prag
													Festung Hohensalzburg
27.059		2.242		2.242		2.923		2.923					Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
20.245	7.754	7.811	23.276	31.087	296	7.876	26.954	34.830	332	— 10·8	1.776	1.990	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
98.589	54.688	58.694	197.727	256.421	401	59.281	201.659	260.940	422	— 5·0	2.406	2.532	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.
mit elektrischem Betrieb.													
140.500	4.507	5.583	3.582	9.165	1.870	5.309	3.257	8.566	1.748	+ 7·0	11.220	10.488	Trambahn in Sarajevo

Die im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linien fremder Bahngesellschaften weisen folgende Einnahmenunterschiede aus:

- Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (schwächerer Güterverkehr) . . . . — fl. 5.870
- Leoben-Vordernberger Bahn (Zunahme im Personen- und Güterverkehre) . . . . + „ 2.839
- Localbahn Radkersburg-Luttenberg (desgleichen) . . . . + „ 518
- Graz-Köflacher Bahn (Abnahme im Güterverkehre) . . . . — „ 7.433
- Localbahn Cilli-Wöllan (desgleichen) . . . . — „ 2.140
- Bárcs-Pakráczer Bahn (Zunahme im Güterverkehre) . . . . + „ 1.811
- Vicinalbahn Güns-Steinamanger (desgleichen) . . . . + „ 390

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Februar 1897 ergaben sich, gegenüber dem gleichen Monate 1896, aus dem Personenverkehre Mindereinnahmen per fl. 450, wogegen im Güterverkehre Mehreinnahmen von fl. 2295 erzielt worden sind.

Neue Fahrdienstvorschriften der kgl. Bayerischen Staatsbahnen.

Auf den kgl. Bayerischen Staatsbahnen war die Einführung neuer Fahrdienstvorschriften ursprünglich mit dem 1. April in Aussicht genommen; nun musste aber dieser Einführungstermin auf den 1. Juni verschoben werden, weil zur Zeit noch Verhandlungen mit den übrigen süddeutschen Bahnverwaltungen wegen der eventuell gleichzeitigen Einführung dieser Vorschriften schweben. Dieselben sind hervorgegangen aus einem zwischen der kgl. bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung und den übrigen süddeutschen Eisenbahn-Verwaltungen vereinbarten Text. Dieser Text wurde in Würdigung der grossen Vortheile, die eine einheitliche Gestaltung des Fahrdienstes auf allen Bahnen des deutschen Reichsgebietes in Friedenszeiten und noch mehr im Mobilmachungsfalle bieten muss, zur Grundlage von weiteren Vereinbarungen unter den sämmtlichen deutschen Bahnen genommen.

Den neuen Fahrdienstvorschriften sind zu Grunde gelegt: die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns, die Signalordnung und die Verkehrsordnung, und werden diese neuen Vorschriften durch die für den Betrieb schon erlassenen und noch zu erlassenden weiteren Vorschriften, wie z. B. durch eine neue Telegraphendienstordnung, durch neue Brems- und Belastungsvorschriften, neue Dienstanweisungen für Zugsführer, Locomotivführer, Wagenwärter, durch eine neue

Instruction über die Zusammensetzung der Züge, das Verfahren bei Unfällen u. s. w. ergänzt. Sie enthalten deshalb in gedrängter, aber allgemein verständlicher Form nur die wesentlichsten Bestimmungen für die Ausführung des Fahrdienstes, während Alles, was nicht unmittelbar mit diesem Dienste zusammenhängt, weggelassen, bezw. der Regelung in besonderen Instructionen überwiesen worden ist.

Die neuen Fahrdienstvorschriften zergliedern sich in fünf Abschnitte — Stationsdienst, Bremsen, Zugsbeförderung, ausserfahrplanmässige Fahrten, Befahren der Betriebsgeleise mit handbewegten Wagen und Draisinen — und weichen in dieser Beziehung nicht sehr erheblich von der Eintheilung der bisherigen Fahrdienstinstruction vom Jahre 1883 ab.

Im Einzelnen enthalten jedoch die neuen Vorschriften gegenüber den älteren Verschiedenheiten und Neuerungen mannigfaltiger Art, wie hinsichtlich der Leitung und Ueberwachung des Stationsdienstes, der Ablösung und Dienstübergabe, des Begriffes und der Leitung des Rangirdienstes, des Ueberfahrens der Bahnhofgrenze, des Freihaltens der Hauptgeleise, des Abstossens und Ablaufens der Wagen, der Anwendung der Bremsschuhe und Bremsknüppel, der Bremsen, der Beförderung von Langholz und Pulver, sowie Sprengstoffen, der Benützung der Geleise auf freier Strecke, des Ausstellens schadhafter Wagen, des Liegenbleibens von Zügen, des Verhaltens bei Unfällen, bei Feuer im Zuge, der Arbeitszüge, der Fahrten nach Industriegeleisen u. s. w.

Auch die Locomotivfahrten und deren Leitung und Sicherung im Innern der Bahnhöfe, das Nachschicken der Züge, die Grenzen der Fahrgeschwindigkeit, die Rangirleitung bei Güterzügen, die Grundstellung der Weichen, das Kuppeln und Bremsen der Wagen und besonders das Verfahren bei Kreuzungs- und Ueberholungsverlegungen, das Zugsmeldeverfahren auf eingeleisigen und Doppelbahnstrecken, die Behandlung und Einlegung der Sonderzüge, Bedarfszüge, Mess- und Marktzüge und schliesslich die Fahrten mit Draisinen, Rollwagen u. s. w. ist ganz neu geregelt.

Der § 59 der neuen Vorschriften stellt unter Anderem die für die Sicherung des Zugsverkehres auf freier Strecke wichtigsten Grundsätze fest, nämlich: dass kein Zug in einer Station abgelassen werden darf, bevor nicht festgestellt ist, dass der letzte in derselben Richtung vorausgefahrene Zug die nächste Station erreicht hat, und dass ferner gegen eingeleisige Bahnstrecken kein Zug ohne Kreuzungsbefehl abgehen darf, wenn nicht der Zug der Gegenrichtung eingetroffen ist.

Auch fällt bei den neuen Vorschriften eine bisher bestandene Einrichtung, nämlich die Aufsichtsstationen, die bisher am Sitze der früheren Bahnämter und Verwaltungen, sowie an Knotenpunkten bestanden hatten. Es wird jetzt den Organen des äusseren Dienstes auf vielen Gebieten ihres Dienstes eine Erweiterung ihrer Befugnisse zugestanden und damit gleichzeitig an deren Umsicht und Verlässlichkeit eine besonders erhöhte Anforderung gestellt. Zum Zwecke besseren Verständnisses werden Unterrichtscourse und Vorträge gehalten, und hat die General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen erläuternde Bestimmungen ausgegeben und diese durch Beispiele noch klarer gelegt.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Linie Pilsen—Furth i. W.: Erweiterung und Bauherstellungen in der Station Staab: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Staab der Linie Pilsen—Furth i. W. bei gleichzeitiger Herstellung von zwei Nebengebäuden beim Aufnahmsgebäude, dann einer Locomotivremise für einen Stand und eines oberirdischen Kellers der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 6521/IV.]

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Herstellung eines Waaghäuschens am Bahnhofe Warnsdorf.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden den Bauconsens für die Herstellung eines Waaghäuschens auf einem Lagerplatze im Bahnhofe Warnsdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4585/IV.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Kohlenschleppbahn von der Station Neusattl zur Schachtanlage bei Wintersgrün: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Bergverwaltung des Unionschachtes in Neusattl einverständlich mit der Buschtěhrader Eisenbahn vorgelegte Project über eine normalspurige Kohlenschleppbahn von der Station Neusattl der Buschtěhrader Eisenbahn zur Schachtanlage bei Wintersgrün der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen.

[E.-M.-Z. 4700/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Prerau—Olmütz: Verlängerung der Geleise in der Station Brodek: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei für Mähren hat die politische Begehung des Projectes für die Verlängerung der Geleise in der Station Brodek der Linie Prerau—Olmütz angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Martin Fric bestimmt.

[E.-M.-Z. 5263/IV.]

— (Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Schleppbahn zur Kabelfabrik der Firma Siemens & Halske in Floridsdorf: Bauconsens.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer vom Vorbahnhofe Floridsdorf abzweigenden, in die zu erbauende Kabelfabrik der Firma Siemens & Halske am Nordende des Vorbahnhofes führenden Schleppbahn, sowie die Herstellung eines aus Anlass dieser Schleppbahnanlage erforderlich werdenden Wagenaufstellungsgeleises am genannten Vorbahnhofe den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4228/IV.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen (Gablonz-Reichenau). (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Rudolf Stummer v. Traunfels vorgelegten Detailprojectes für die vierte Linie der Gablonzer elektrischen Strassenbahnen, d. i. von Gablonz nach Reichenau, die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerh. Concession in Kraft tritt.

[E.-M.-Z. 2907 I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Das Eisenbahnministerium hat die Aenderung des Stationsnamens „Czerepkoutz-Sereth" in „Czerepkoutz" genehmigt. [28. März, Z. 4006/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Aenderung eines Stationsnamens.) Mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums (Zahl 1171/IV ddto. 31. Jänner 1897) wird die Station „Branzaus" der Oesterr. Nordwestbahn ab 1. Mai den Doppelnamen „Branzaus-Pirnitz" führen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate December 1896.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1896 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. December die 24·38 km lange Theilstrecke Schwerin a. d. Warthe — Landsberg a/W.-Brückenvorstadt der Nebenbahn Meseritz-Landsberg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Schwerin a/W. (Anschlussstation), Trebisch (Haltestelle 7·93 km), Berkenwerder (Haltestelle 12·21 km), Dechsel (Haltestelle 17 km), Kernein (Haltepunkt 19·62 km), Rosswiese (Haltestelle 21·39 km) und Landsberg a/W.-Brückenvorstadt (24·38 km); die Haltestellen sind zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen (in den Haltestellen Dechsel und Rosswiese ist die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen ausgeschlossen) eingerichtet; auf dem Haltepunkte Kernein findet nur Personenabfertigung statt; die neue Strecke ist der Betriebsinspection Meseritz, der Verkehrs- und Maschineninspection Guben unterstellt; die 2·47 km lange Theilstrecke Lobenstein — Lemnitzhammer der Neubaulinie Triptis — Blankenstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt zunächst für die Beförderung von Wagenladungsgütern von und nach Lemnitzhammer; die 8·47 km lange Nebenbahn Rauscha - Freiwaldau (Kreis Sagan) der Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit den Haltestellen Glashütte Rauscha (1·75 km) und Eichwalde (5·90 km), sowie mit der Station Freiwaldau (8·47 km) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Station Freiwaldau (Kreis Sagan) ist für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, die Haltestellen Glashütte Rauscha und Eichwalde sind für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet; der Sitz der Direction der Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft befindet sich in Sommerfeld (Regierungsbezirk Frankfurt a/O.). Am 4. December die 41·60 km lange Nebenbahn Neustadt o. S.-Gogolin, von welcher die Theilstrecke Neustadt o. S.—Zülz am 22. October für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden war, für den öffentlichen Gesammtverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Neustadt o. S. (Anschlussstation an die kgl. Preussischen Staatsbahnen), Leuber (3·05 km), Neuhof (6·04 km), Zülz (10·51 km), Krobusch (15·39 km), Lontschnik (17·78 km), Kujau (22·03 km), Klein-Strehlitz (26·52 km), Dobrau (29·53 km), Krappitz (35·77 km) und Gogolin (41·60 km); die Stationen dienen dem Gesammtverkehre mit der Ausnahme, dass auf den Stationen Neuhof und Krobusch der Stückgutverkehr ausgeschlossen ist, Fahrzeuge nur auf den Stationen Zülz, Klein-Strehlitz und Krappitz ver- und entladen und Sprengstoffe nur in Zülz und Krappitz angenommen, bezw. aufgeliefert werden können; die Leitung des Betriebes erfolgt durch die Betriebsabtheilung Breslau der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin; am 12. December die 0·86 km lange schmalspurige Strecke Burg Umladebahnhof — Ihle-Canal der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I für den öffentlichen Verkehr; von und nach dem Ihle-Canal werden nur Wagenladungsgüter abgefertigt. Am 15. December die 10·87 km lange Theilstrecke Volkmarsen — Wolfhagen der Neubaustrecke Cassel—Volkmarsen im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Cassel mit der Haltestelle Ehringen (4·74 km) und der Station Wolfhagen (10·87 km) für den Personen- und Güterverkehr; die unmittelbare Leitung des Betriebes erfolgt durch die kgl. Eisenbahn-Betriebsinspection I zu Cassel; die 17·6 km lange, dem Kreise Rosenberg gehörige Schmalspurbahn Rosenberg O. S.-Landsberg mit den Stationen Rosenberg O. S., Boroschau (6·5 km), Koselwitz (11·9 km), Paulsdorf (13·4 km), Wienskowitz (15·8 km) und Landsberg (17·6 km) für den Personen-, Güter- und Viehverkehr; ferner die 15 km lange normalspurige Kleinbahn Cüstrin-Sonnenburg für den Gesammtverkehr mit folgenden Stationen, bezw. Haltestellen und Entfernungen ab Cüstrin-Vorstadt: Kietzer Busch (2 km), Neu-Amerika (5 km), Am Canal (9 km), Tschernow (11 km) und Sonnenburg (15 km); für die in Cüstrin Vorstadt auf die Kleinbahn übergehenden Wagen hat die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung die Haftung gemäss § 7 des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen; die zum Transporte auf der Kleinbahn benöthigten Wagen werden von den kgl. Preussischen Staatsbahnen beigestellt; der grösste zulässige feste Radstand der auf die Kleinbahn übergehenden Wagen beträgt 4·5 m, der grösste Raddruck 5 t; als grösstes zulässiges Lademass gilt das Lademass I; die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. zu Stettin in Berlin übertragen worden. Am 21. December die 13·8 km lange Theilstrecke Hildesheim — Clauen Dorf der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn, welche bisher nur dem Güterverkehre diente, auch für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck; ferner die 41 km lange schmalspurige Strecke Bergen a. Rügen—Altenkirchen a. Rügen der Rügen'schen Kleinbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen ab Bergen: Thesevitz (5 km), Lipsitz (6 km), Patzig (7 km), Cartzitz (10 km), Bubkewitz (12 km), Zirmoisel (13 km), Neuendorf a. Rügen (16 km), Jabelitz (18 km), Trent (19 km), Büssow (23 km), Wittower Fähre (25 km), Fährhof (26 km), Woldenitz (31 km), Bohlendorf (33 km), Wick (36 km), Lüttkevitz (39 km), Lanckensburg (40 km) und Altenkirchen a. Rügen (41 km); auf den gesammten Rügen'schen Kleinbahnen werden Leichen, lebende Thiere und Wagenladungen auf allen Stationen mit Ausnahme von Jagdschloss, Sellin a. R. West und Büssow angenommen und ausgeliefert; eine Auslieferung von Stückgütern findet nicht statt auf den Stationen Prosnitz, Benz, Zeiten, Wendorf, Jagdschloss, Sellin a. R. West, Thesenvitz, Lipsitz, Bubkewitz, Zirmoisel, Neuendorf a. Rügen, Büssow, Wittower Fähre und Fährhof; auf allen übrigen Stationen werden Stückgüter angenommen und ausgeliefert, und zwar auf den nicht mit einem Beamten oder Agenten besetzten Stationen durch den Zugführer während des Aufenthaltes der Züge; die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist auf allen Stationen ausgeschlossen. Am 22. December von der Neubaustrecke Schivelbein—Polzin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin, von welcher die Theilstrecke Schivelbein—Simmatzig bereits am 16. November 1896 eröffnet worden ist, die weitere, 9 km lange Theilstrecke Simmatzig—Redel mit den Haltestellen Ziezeneff und Redel für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die 5·70 km lange Theilstrecke Lauchstädt—Benkendorf der Bahnstrecke Schlettau—Lauchstädt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen mit Ausnahme von Vieh, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen.

b) In Bayern: Am 5. December die 14·50 km lange Reststrecke Steinburg—Konzell der Localbahn Straubing-Konzell der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen (ab Straubing): Wiespoint (Halteplatz 22·96 km), Mitterfels (Haltestelle 24·65 km), Haselbach (Haltestelle, 27·89 km), Haibach (Haltestelle, 31·26 km) und Konzell (Station 34·20 km); der kleinste Bogenhalbmesser dieser Strecke beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstand verkehren können; ebenso können auf diese Strecke Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast auf die Achse nicht übergehen; die Haltestellen und die Endstation Konzell sind für die Güterabfertigung eingerichtet, während der Halteplatz Wiespoint nur dem Personenverkehre dient; doch können auch an diesem Halteplatze während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; die Betriebsleitung hat nunmehr ihren Sitz in der Endstation Konzell und ist dem kgl. Oberbahnamte in Regensburg unterstellt; ferner am 28. December die 10·91 km lange Theilstrecke Neuenmarkt-Wirsberg—Berneck der Localbahn Neuenmarkt-Goldmühl der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den Haltestellen Himmelkron (4·77 km ab Neuenmarkt-Wirsberg), Lanzendorf (6·80 km) und Berneck (10·91 km) für den Personen- und Güterverkehr; der kleinste Bogenhalbmesser dieser Theilstrecke beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstande verkehren können; ebenso können auf die Localbahnstrecke Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast per Achse nicht übergehen; die Haltestellen Himmelkron, Lanzendorf und Berneck sind für Güterabfertigung eingerichtet; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung erfolgt in der Anschlussstation Neuenmarkt-Wirsberg an den dortigen Schaltern, in den übrigen Verkehrsstellen am oder im Zuge durch den Conducteur; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in der Haltestelle Bernek und ist bis auf Weiteres der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München unterstellt.

c) In Sachsen: Am 1. December eine 0·88 km lange Elbezweigbahn in Dresden (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) für den öffentlichen Verkehr. Am 15. December die 3·05 km lange vollspurige Strecke Waldheim — Kriebethal der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen mit der Zwischenstation Rauschenthal (ab Waldheim 2·15 km) für den öffentlichen Güterverkehr; die neue Strecke schliesst in Waldheim an die Linie Riesa—Chemnitz an und ist der Betriebs-Oberinspection Chemnitz unterstellt; in Rauschenthal und Kriebethal wird der Güterdienst durch einen Agenten besorgt, der berechtigt ist, für seine Dienstleistungen eine Gebühr zu erheben, deren Höhe aus Anschlägen daselbst zu ersehen ist.

d) In Baden: Am 28. December die 5·97 km lange Nebenbahn Bühl-Bühlerthal-Oberthal (Bühlerthalbahn) mit den Stationen Bühl, Kappelwindeck (1·61 km), Altschweier (3·42 km), Bühlerthal (4·73 km) und Oberthal (5·97 km) für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Stationen Kappelwindeck und Altschweier bleiben bis auf Weiteres noch vom Verkehre ausgeschlossen; Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine feste Stirnrampe erforderlich ist, werden zur Beförderung nicht angenommen; die Leitung des Betriebes erfolgt durch die Betriebsabtheilung Karlsruhe der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Cie. zu Stettin.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate December 1896.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1896 folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. December die Haltestelle Thomaswaldau zwischen den Stationen Kaiserswaldau und Bunzlau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Eil- und Stückgutverkehr; die Haltestelle Woltersdorf zwischen den Stationen Trebbin und Luckenwalde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. für den Personen-, Gepäcks-, Güter- und Viehverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen; Fahrzeuge, Vieh in Etagewagen und Sprengstoffe bleiben von der Abfertigung ausgeschlossen; die Haltestelle Wirschkowitz an der Strecke Jarotschin—Oels im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welche bisher für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern in Wagenladungen, Vieh und Leichen eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auch fernerhin ausgeschlossen; der Haltepunkt Mittel-Steinkirch zwischen den Stationen Holzkirch und Steinkirch im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr ohne Gepäcksabfertigung; die Stationen Caternberg Nord und Kray Nord im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von lebenden Thieren; am 4. December der Haltepunkt Bösdorf (Elster) zwischen den Stationen Knauthain und Eythra im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr; am 15. December der Haltepunkt Laskowethen zwischen den Stationen Klapaten und Naujeningken im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Bobrek im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Stückgutverkehr; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Spay zwischen den Stationen Rhens und Boppard im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Fichtengrund zwischen den Stationen Oranienburg und Nassenheide im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Kerzdorf zwischen den Stationen Lauban und Holzkirch im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; die Haltestelle Willenberg zwischen den Stationen Neukirch a. K. und Schönau a. K. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Bahnhof Danzig Hauptbahnhof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig, welcher bisher für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgütern aller Art und eilgutmässig zu befördernden Frachtstückgütern eingerichtet war, auch für die Abfertigung von eilgutmässig zu befördernden Gütern in Wagenladungen; ausgeschlossen sind wie bisher Fische in Wagenladungen; von demselben Zeitpunkte ab werden eilgutmässig zu befördernde Güter mit Ausnahme von Fischen in Wagenladungen auf dem Bahnhofe Danzig lege Thor nicht mehr abgefertigt; ferner am 20. December die Güterladestelle Ziegenberg zwischen den Stationen Gr.-Gemmern und Horn im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg, welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehre diente, für den unbeschränkten Personen-, Gepäcks- und Stückgutverkehr.

b) In Bayern: Am 1. December die Haltestelle Ernsgaden zwischen den Stationen Vohburg und Monching der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden.

c) In Sachsen: Am 15. December der Haltepunkt Kühberg zwischen den Verkehrsstellen Bärenstein und Königswalde der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; am 18. December der Haltepunkt Grossermuth zwischen den Bahnhöfen Grossbothen und Colditz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner am 20. December der Haltepunkt Syrau zwischen den Stationen Plauen i. V. (ob. Bhf.) und Mehltheuer der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

d) In Baden: Am 1. December der Haltepunkt Oensbach zwischen den Stationen Achern und Renchen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expressgut, sowie Einzelsendungen von Kleinvieh und Hunden.

e) In Hessen: Am 19. December die Station Reisen der Nebenbahn Weinheim-Fürth auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

f) In Elsass-Lothringen: Am 1. December der Haltepunkt Rech zwischen den Stationen Ottweiler und Saaralben der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr.

— (Kleinbahnprojecte.) Der Kreistag des Kreises Soest hat die Umwandlung eines Bahnbau-Unternehmens in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, sowie den Bau der Strecke Neheim — Sundern (deren Kosten auf 600.000 Mk. veranschlagt sind) beschlossen. Von der Elektricitäts-Gesellschaft Felix Singer & Co. in Berlin wird der Bau schmalspuriger, elektrisch zu betreibender Kleinbahnen für den Personen- und Güterverkehr in der Stadt Liegnitz geplant.

— (Eisenbahnunfälle im Monate Jänner.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate Jänner vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	30
(davon 11 in Folge von Schneeverwehungen)		
	in Stationen	27
Zusammenstösse	auf freier Bahn	6
	in Stationen	24
sonstige Betriebsunfälle	. . . .	198
	zusammen .	285

Die Betriebslänge betrug 39.289 km, an Zugkilometern wurden geleistet 27,504.486, so dass je ein Unfall auf 138 km Betriebslänge oder auf 96.507 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	5	13
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste . .	42	127
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	4
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder . . .	23	13
zusammen . . .	71	157

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Grafen Stefan Szapáry und in Anwesenheit von 26 Actionären mit 9857 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge weist die 1896er Bilanz mit Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldo per fl. 2352·28 einen Reingewinn von fl. 365·457·24 (+ fl. 38.775·02) aus. Es betrugen:

A. Soll: Eigene Schiffe fl. 8,012.401·43, Schiffe- und Maschinen-Umbauconto fl. 288.719·82, zusammen fl. 8,301.121·25; Fiumaner Bauconto fl. 882.432·28, Materialienmagazin fl. 25.365, zusammen fl. 907.797·28; Cassabestand fl. 13.133·54, bei Banken hinterlegte Capitalien fl. 229.402·67, Debitoren fl. 424.451·39; Schiffs- und Bahnfrachten und Spesen: in Fiume und im Auslande zahlbare Frachten fl. 509.782·19, hierauf lastende Spesen, Nachnahmen und Durchraten fl. 339.826·68 = fl. 169.955·51; Werthpapiere: Caution, laut Vertrag bei dem kgl. ungar. Handelsministerium deponirte Kronenrente im Nominalwerthe von 75.900 Kronen à 92·50 fl. 35.103·75, vierpercentige Pfandbriefe der Pester Ungarischen Commercialbank im Nominalwerthe von 150.000 Kronen à 97·50 fl. 73.125, zusammen fl. 108.228·75; Baarvorschüsse und Materialien für im Jahre 1897 zu verrechnende Reisen fl. 199.239·05. Totale fl. 10,353.329·44.

B. Haben: Actiencapital fl. 2,500.000; Prioritäten: Papierprioritäten fl. 2,479.100, verloste, jedoch nicht behobene, per 31. December 1896 rückzulösende Papierprioritäten fl. 171.400, zusammen fl. 2,650.500, Fiumaner Baugrund fl. 150.000, Hypothekenanleihe fl. 347.793·47, zusammen fl. 497.793·47; Reservefonds fl. 509.620·80, Assecuranz-Reservefonds fl. 681.417·09, Pensionsfonds fl. 46.805, Werthverminderungs-Reservefonds fl. 2,229.967·19, zusammen fl. 3,467.810·08; Creditoren fl. 816.658·61, Accepte und Anweisungen fl. 40.231·05, zusammen fl. 856.889·66; transitorische Posten fl. 14.478·99.

C. Gewinn- und Verlustconto: Reingewinn fl. 363.104·96, Gewinnvortrag vom Jahre 1895 fl. 2353·28, zusammen fl. 356.457·24. Totale fl. 10,353.329·44.

Der Gesammtverkehr im Jahre 1896 betrug 629.365 t, gegenüber 544.138 t im Vorjahre. Wenn trotz dieser Verkehrssteigerung die Einnahmen nicht im Verhältnisse der Mehrverfrachtungen gestiegen sind, so ist dies darauf zurückzuführen, dass in den Brasilverfrachtungen ein bedeutender Ausfall zu verzeichnen war und dass die Mehrverfrachtungen auf Zwischenhäfen von kurzen Touren und geringen Frachteinnahmen entfallen. Der Frachtenmarkt hat sich im Berichtsjahre bis auf das letzte Trimester ziemlich stabil gehalten. An der in dieser Zeit eingetretenen Frachtensteigerung am Weltmarkte konnte die Gesellschaft angesichts der laufenden Jahresverträge nur theilweise participiren, und die Resultate dieser Frachterhöhungen dürften erst im laufenden Geschäftsjahre zur Geltung kommen. Den Vertragsverpflichtungen gegenüber der Regierung ist die „Adria“ auch im abgelaufenen Jahre voll nachgekommen, und es wurde die bedungene Zahl der Fahrten auch im Jahre 1896 überschritten; von den gesellschaftlichen Schiffen sind 965.859 Seemeilen zurückgelegt worden. An der Millenniums-Ausstellung hat sich die Gesellschaft entsprechend betheiligt, und ihre Ausstellung erhielt die grosse goldene Ausstellungs-Medaille. Der Bau des gesellschaftlichen Palais in Fiume ist zum bestimmten Termin fertig geworden und bildet eine Zierde der Stadt und des Hafens von Fiume. Bezüglich der Verwendung des in der vorliegenden und vom Handelsminister genehmigten Bilanz ausgewiesenen Reingewinnes von fl. 365.457·24 unterbreitet die Direction den Vorschlag, dass 5 pCt. dem Reservefonds zugeführt werden = fl. 18.155·25, dass der Coupon Nr. 6 der Actien vom 1. April 1897 mit fl. 10 eingelöst werde = fl. 250.000, dass eine 10percentige Tantième im Betrage von fl. 21.994·97 der Direction ausbezahlt werde, der Pensionsfonds mit fl. 4195, der Reservefonds mit weiteren fl. 22.223·95, der Assecuranz-Reservefonds mit fl. 18.582·91 dotirt und der Betrag von fl. 30.305·16 auf neue Rechnung übertragen werde. Der Bericht wurde zustimmend zur Kenntniss genommen und die Anträge der Direction, betreffend die Verwendung des Reingewinnes, acceptirt. Nach Ertheilung des Absolutoriums folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath, und wurden sämmtliche austretenden Mitglieder beider Körperschaften wieder gewählt.

Ungarischer Schifferverein. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 27. März fand unter Vorsitz des Directionspräsidenten Geheimen Rathes Alexander Matlekovich eine ausserordentliche Generalversammlung der Mitglieder des Ungarischen Schiffervereines statt. In derselben wurde mitgetheilt, dass in der im Monate Mai stattfindenden Conferenz des deutsch - österreichisch - ungarischen Schiffahrtsverbandes ausser den bereits genannten Vortragenden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) auch noch Ministerialrath Eugen Kvassay, Schiffswerfte-Director Heinrich Baumgarten und Oberingenieur Wilhelm Renner Vorträge halten werden. Sodann wurde eine Zuschrift des Wiener Donauvereines verlesen, nach welcher Ministerpräsident Graf Badeni sich bereit erklärte, eine ihm angebotene Ehrenpräsidentenstelle anzunehmen, mit der Bemerkung, dass er besonderes Gewicht darauf lege, dass auch der ungarische Ministerpräsident Baron Bánffy zum Ehrenpräsidenten gewählt werde. Auf das Ansuchen, das Ehrenpräsidium annehmen zu wollen, hat Baron Bánffy in einem an das Präsidium gerichteten Schreiben erklärt, dass er dasselbe annehme. Es wurde ferners die organische Eintheilung des Bureau des Vereines festgestellt, und zwar: I. Section Schiffahrt, II. Section Schiffsofficiere, III. Section Versicherung, IV. Section Volkswirthschaft.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Erbauung von Landungsbrücken in Rumänien.) Der kgl. rumänische Communicationsminister hat dem Ministerrathe, wie aus Budapest berichtet wird, das Gesuch der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft um die Bewilligung zur Errichtung eigener Landungsbrücken in den rumänischen Häfen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) unterbreitet. Die Gesellschaft begründete das Verlangen mit dem Umstande, dass hiedurch der Personen- und Frachtenverkehr viel rascher abgewickelt werden könne. Der Ministerrath lehnte jedoch mit Rücksicht auf die in dieser Angelegenheit bereits gepflogenen Verhandlungen und die getroffenen Abmachungen das Verlangen der Gesellschaft ab, erklärend, es stehe den Schiffen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft frei, die staatlichen Landungsbrücken in Anspruch zu nehmen; nachdem jedoch insbesondere zur Zeit lebhafteren Verkehres ein grösserer Andrang zu gewärtigen ist, beschloss der Ministerrath, in den Häfen von Turn-Severin, Corabia und Giurgiu ausser den zwei bereits bestehenden Landungsbrücken noch je eine dritte errichten zu lassen, zu welchem Zwecke ein Credit von 120.000 Frcs. bewilligt wurde.

— (Projectirte Eröffnung eines regelmässigen Schiffsverkehres mit bulgarischen Landungs-Stationen.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft beabsichtigt, einen regelmässigen Verkehr mit den bulgarischen Häfen zu etabliren, und hat zu diesem Behufe ein ausführliches Project der bulgarischen Regierung vorgelegt. Finanzminister Geschow hat eine aus fünf Mitgliedern bestehende Commission zur Begutachtung des Projectes eingesetzt.

Sachsen. (Schiffahrtsverkehr in Schandau im Jahre 1895.) Der Durchgangsverkehr im Jahre 1895 betrug bei der Bergfahrt 1669 Personendampfschiffe, 263 Schlepper, 2 Kettenschiffe, 108 Güterdampfschiffe, 7576 Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 322.781 t Güter; bei der Thalfahrt 1669 Personendampfschiffe, 261 Schlepper, 2 Kettenschiffe, 107 Güterdampfschiffe, 7688 Segelschiffe, 1932 Flösse mit einer Gesammtladung von 2,207.825 t Güter und 259 245 t Flossholz. Der Landungsverkehr betrug im Jahre 1895 bei der Bergfahrt 305 Personendampfschiffe, 345 Schlepper, 1593 Kettenschiffe, 14 beladene Segelschiffe mit einer Gesammtladung von 2200 t Güter; bei der Thalfahrt 305 Personendampfschiffe, 345 Schlepper, 1593 Kettenschiffe, 2 unbeladene und 120 beladene Segelschiffe, 483 Flösse mit einer Gesammtladung von 12.900 t Güter und 72.978 t Flossholz.

Was die Güterbewegung im Durchgangsverkehre betrifft, so betrug dieselbe:

a) zu Berg: 322.781 t, darunter: 20.857 t rohe Baumwolle, 1494 t Borke und Lohe, 3229 t Cement, Trass und Kalk, 37.593 t Düngemittel aller Art, 1766 t Eisen aller Art, verarbeitetes, 1009 t Eisenerz, 3642 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 31.446 t andere Erze, 2478 t Farbholz, 844 t Fässer, Fastage, Kisten, Säcke, 1466 t Fische, auch Häringe, 11.881 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 6783 t Roggen, 4262 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 3823 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 588 t harte Schnittwaare, 2354 t harte Stämme, 3566 t Instrumente, Maschinen, Maschinentheile, 1184 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 682 t Knochenkohle, Knochenmehl, 4812 t Metalle, roh und als Bruch, 22.636 t Oele, fette, und Fette, 11.713 t Oelsaat, 8792 t Petroleum und andere Mineralöle, 14.496 t Reis, 53.078 t Roh- und Brucheisen, 1887 t Rohtabak, 10.425 t Salz, 3485 t Steine und Steinwaaren, 13.044 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 2703 t rohe Wolle;

b) zu Thal: 2,207.825 t, darunter: 1801 t Bier, 2449 t Branntwein, 1,783.785 t Braunkohlen, 857 t Düngemittel aller Art, 1832 t Eisen aller Art, verarbeitetes, 1900 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 65.572 t Gerste, 4652 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 5375 t Glas und Glaswaaren, 938 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 1010 t harte Brennholzscheite, 2340 t weiche Brennholzscheite, 849 t harte Schnittwaare, 771 t weiche Schnittwaare, 1785 t Holzwaaren und Möbel, 1140 t Kartoffeln, 2864 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren, 12.275 t Mehl und Mühlenfabrikate, 9115 t Obst, frisches und getrocknetes, 63.129 t Steine und Steinwaaren, 1727 t Steinkohlen, 1568 t Thonwaaren, Steingut,

Porzellan, 790 t rohe Wolle, 208.482 t Zucker, Melasse, Syrup.

Im Local- und Hafenverkehre sind an Gütern angekommen:

zu Berg: 1985 t, darunter: 435 t Bier, 100 t Eisen aller Art, verarbeitetes, 100 t weiche Schnittwaare, 100 t harte Stämme, 145 t Mehl und Mühlenfabrikate, 144 t Petroleum und andere Mineralöle;

zu Thal: 2195 t, u. A.: 1467 t Braunkohle, 471 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren, 157 t Steine und Steinwaaren.

Abgegangen sind zu Berg im Ganzen 215 t Güter, darunter: 155 t Steine und Steinwaaren; zu Thal: 10.705 t, darunter; 1539 t weiche Brennholzscheite, 8613 t weiche Schnittwaare, 119 t weiche Stämme. An Flössen kamen an zu Thal 41.052 t und gingen ab 31.926 t.

Frankreich. (Einführung einer Neuerung zu Gunsten der Seereisenden.) Die Societé générale des transports maritimes de Marseille hat im Interesse der ihre Dampfer zu Seereisen für weite Fahrten benützenden Passagiere die Einführung getroffen, bei Lösung der Schiffskarte diese zu veranlassen, dem Kartenbureau eine Liste jener Personen zu übergeben, welche nach Ankunft des Schiffes am Endziele ihrer Reise sofort von ihrer Ankunft verständigt werden sollen. Die Gesellschaft wird nach Erhalt des Kabeltelegrammes in ihren Bureaux zu Marseille und Paris, welches diesen das Eintreffen des Dampfers in Kabelstationen, wie Madeira, am Senegal, in Brasilien, La Plata meldet, ungesäumt und spesenfrei die in der Liste benannten Personen durch eigens hiezu angefertigte Correspondenzkarten hievon avisiren.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 2. April bei der Firma:

„Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen"

Dr. Franz Billitzer und Josef Tauber als Verwaltungsraths-Mitglieder über erfolgte Resignation gelöscht.

— Im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes Wels wurde am 30. März bei der Firma:

„Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft"

1. der aus den Diensten der Gesellschaft getretene Betriebsverwalter Albert Gebrowitsch gelöscht und

2. der neu eingetretene Betriebsverwalter Marcus Wenger mit dem Bemerken eingetragen, dass er mit dem Wortlaute der Firma und darunter gesetzten Worten: „M. Wenger p. p. Betr. Verw." zeichnet.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXVII. Stückes.) Das am 7. April herausgegebene LXVII. Stück enthält unter

Nr. 3100: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 19. März 1897, Z. 35.660/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Ljubuški gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Schweinen.

Nr. 3101: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 2. April 1897, Z. 6944, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3102: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 3. April 1897, Z. 5206, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3103: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 3. April 1897, Z. 5402/II, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3104: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 6. April 1897, Z. 4154, betreffend den Viehverkehr aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXVIII. Stückes.) Das am 8. April herausgegebene LXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3105: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. April 1897, Z. 51.961, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus der Gemeinde Piskavica des bosnischen Bezirkes Banjaluka.

Nr. 3106: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 4. April 1897, Z. 11.275, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3107: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 4. April 1897, Z. 11.884, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer und Schweine aus den politischen Bezirken Steyr und Vöcklabruck.

Nr. 3108: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. April 1897, Z. 32.583, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Pisek und Klattau in Böhmen.

Nr. 3109: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. April 1897, Z. 32.582, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Znaim in Mähren.

Nr. 3110: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 4. April 1897, Z. 6577, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Putna.

— (Inhalt des LXIX. Stückes.) Das am 9. April herausgegebene LXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3111: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 3112: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 4. April 1897, Z. 29.005, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3113: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. April 1897, Z. 6492, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3114: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. April 1897, Z. 7080, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

Nr. 3115: Auszug aus dem Berichte der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 27. März 1897, Z. 40.643, an das gemeinsame Ministerium, betreffend die Sperre des Bezirkes Sanskimost gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Klauenthieren.

— (Inhalt des LXX. Stückes.) Das am 10. April herausgegebene LXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3116: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 7. April 1897, Z. 4437, betreffend die Beschränkung der Ein- und Durchfuhr von Wiederkäuern aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3117: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 6. April 1897, Z. 5418, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Comitate Pressburg.

Nr. 3118: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 6. April 1897, Z. 5513, betreffend das Aus-, Ein- und Durchfuhrverbot für Borstenthiere aus den politischen Bezirke Gottschee.

Nr. 3119: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. April 1897, Z. 31.562, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien.

Nr. 3120: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 30. März 1897, Z. 27.076, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat das Departement 17 für Angelegenheiten der Einnahmencontrole dem General-Directionsrathe Moriz Westermayer unterstellt und den Centralinspector Franz Schneider mit der Stellvertretung des Genannten für den gesammten Dienst dieses Departements betraut.

[9. April, E.-M.-Z. 561.]

Der Eisenbahnminister hat den Staatsbahn-Director in Stanislau Hofrath Ludwig Wierzbicki auf den Posten eines Vorstandes der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg versetzt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.), für den obbezeichneten Verkehr ist die Schnitt-Tafel B auf Seite 18, wie folgt, zu berichtigen:

Kilometer	Gruppen-Nr.	Vom Schnittpunkte nach	a Getreide etc.	b Mais	c Kleie etc.
			für 100 kg in Pfennig		
790	I	Traunstein . . .	233	210	230
812	I	Trostberg	243	216	—

Wien, am 11. April 1897. [255]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Einführung neuer Rundreisekarten.

Ab 1. Mai 1897 werden in München C. B. Rundreisekarten, und zwar:

München C.-Bhf.—Rosenheim—Bad Reichenhall—Berchtesgaden — St. Leonhard - Drachenloch — Salzburg—Bischofshofen—Lend-Gastein—Zell am See—Wörgl—Kufstein—Rosenheim—München C.-Bhf. oder umgekehrt

zum Preise von Mark 26·40 für die II. Classe und Mark 16·40 für die III. Classe ausgegeben.

Wien, am 12. April 1897. [256]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Abänderung der Bezeichnung der Station Wessely o. d. L.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien K.F.J.B.—Prag gelegenen Station Wessely o. d. L. wird vom 1. Mai 1897 an in „Weseli-Mezimosti" abgeändert.

Prag, am 9. April 1897. [257]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Abänderung der Bezeichnung der Station Herrendorf.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Prag—Moldau gelegenen Station Herrendorf wird vom 1. Mai 1897 an in „Herrendorf-Středokluk" abgeändert.

Prag, am 9. April 1897. [258]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Abänderung der Bezeichnung der Station Wejretz.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Tabor—Ražice gelegenen Station Wejretz wird vom 1. Mai 1897 an in „Dražice-Wejretz" abgeändert.

Prag, am 9. April 1897. [259]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Im Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 sind die auf Seite 17 enthaltenen Frachtsätze für Güter der Classe I bei Aufgabe in beliebigen Mengen und bei Auflieferung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Wien Donauquaibahnhof (k.k.St.B.) nach Böhm.-Skalitz (S.N.D.V.B.), bezw. vice versa zu streichen und daselbst die nachstehenden Frachtsätze einzutragen:

Für Güter der Classe I

Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens	
5000	10.000
Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	
Frachtsätze in Kreuzern pro 100 Kilogramm	
195	176

Diese Berichtigungen treten mit 1. Juni 1897 in Kraft.

Wien, am 12. April 1897. [260]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Allgemeiner Tarif „Theil I" der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893.

Einführung des Nachtrages XI.

Mit 1. Mai 1897 und, insoweit Frachterhöhungen in Frage kommen, mit 1. Juni 1897, gelangt der Nachtrag XI zum angeführten Tarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter.

II. Aenderung der Güterclassification.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich um den Preis von 5 Kreuzer bezogen werden.

Wien, am 13. April 1897. [261]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. Mai 1897 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	406
Prag—Bodenbach	403
Bodenbach—Aussig	404
Středichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414, 2416
Kralup—Středichovic-Vinařic	2411, 2413, 2415
Prag—Kralup	407, 409
Roztok—Prag	422, 424, 426, 428
Prag—Roztok	421, 423, 425, 427
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Böhm.-Trübau	308
Böhm.-Trübau—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	118
Grussbach-Schönau—Brünn	117
Grussbach-Schönau—Wien	104
Wien—Grussbach-Schönau	103
Mistelbach—Wien	108, 110, 112, 114
Wien—Mistelbach	107, 109, 111, 113
Wien—Stadlau	123
Stadlau—Wien	124
Wien—Marchegg	103
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L. St.E.G.	103
Bruck a/L. St.E.G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen Gottes	632
Segen Gottes—Brünn	631

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ungar.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter" des allgemeinen Tarifes eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter" berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, im April 1897. [262]

Gaisbergbahn.

Ermässigung, bezw. Aufhebung von Tarifsätzen.

Ab 1. Mai 1897 wird:

1. der ermässigte Fahrpreis Parsch—Gaisbergspitze und zurück für die Bewohner Salzburgs und der angrenzenden Gemeinden Maxglan, Gnigl und Parsch-Aigen von bisher fl. 1·54 auf fl. 1·10 herabgesetzt;
2. der seitherige ermässigte Tarif für Stück- und Wagenladungsgüter aufgehoben.

Salzburg, am 12. April 1897. [263]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vergnügungsfahrten zwischen Prag (Staatsbahnhof) und Libotz.

Vom 2. Mai bis einschliesslich 12. September 1897 werden an Sonn- und Feiertagen zu bestimmten Zügen Hin- und Rückfahrkarten zu nachstehenden ermässigten Preisen, in welchen die Stempelgebühr enthalten ist, ausgegeben werden:

	Nach Weleslawin und zurück		Nach Libotz und zurück	
	II. Classe	III. Classe	II. Classe	III. Classe
	Kreuzer			
Von Prag (Staatsbahnhof)	60	40	60	40
„ „ (Bubna) . . .	40	20	50	30
„ „ (Sandthor) . .	40	20	40	20

Die näheren Bestimmungen sind den ausgehängten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 11. April 1897. [264]

k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. Localbahn Preding - Wieselsdorf - Stainz.

Ausgabe von Rückfahrkarten III. Classe zu ermässigten Preisen von Graz Südbahnhof nach Stainz und zurück.

Vom 2. Mai 1897 angefangen bis einschliesslich 26. September 1897 gelangen an jedem Sonn- und Feiertage in der Station Graz Südbahnhof Rückfahrkarten III. Classe nach Stainz zu dem ermässigten Preise von fl. 1·20 ö. W. unter nachstehenden Bedingungen zur Ausgabe:

Die Hin- und Rückfahrt muss an dem Tage der Ausgabe, bezw. Abstempelung der Rückfahrkarte ohne Fahrtunterbrechung ausgeführt werden.

Einzelne Kinder im Alter vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, wenn für diese ein besonderer Platz in Anspruch genommen wird, geniessen keine weitere Ermässigung. Zwei Kinder dieses Alters werden auf Grund einer Rückfahrkarte befördert.

Wien, am 8. April 1897. [265]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als Betriebsverwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Tarifirung von Graphit.) In der Güterclassification des Theiles I vom 1. Jänner 1893 wurde bei der Position „Graphit des Specialtarifes II" mit Giltigkeit vom 1. April ergänzt: „Der von Ceylon, England (Cumberland) und Sibirien stammende Graphit wird als roher reiner Graphit angesehen."

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Tarifberichtigung.) Da die Linie Aschaffenburg—Hanau am 1. April in den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. überging, ist die Firma „Specialdirection der Hessischen Ludwigs-Bahn in Mainz" aus dem vorbezeichneten Gütertarif, sowie aus dem Bayerisch-Belgischen Theil II für den Güterverkehr vom 1. April 1893, ferner im Bayerisch-Belgischen Holz-Ausnahmetarif vom 1. Mai 1887, dann im Belgisch-Bayerischen Kohlen-Ausnahmetarif vom 15. Juni 1892 und im Bayerisch-Belgischen Theil II für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen vom 1. Mai 1894 zu streichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
890	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Viehsalz (Salz, denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet) in Säcken verpackt	Wieliczka	Erbersdorf-Markersdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5.000 kg ad b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Verbandtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 294 Heller b) 188 "		Im Kartirungswege		
891	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Bielitz	Oswięcim	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	15·9 kr.	13·0 kr.	2·9 kr.	Im Kartirungswege		
892	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Zellerndorf	Wien Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das factische Gewicht, jedoch mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	14·1 kr.	13·1 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		
893	Südbahn-Gesellschaft		Obst, frisches, als Eilgut	Cormons loco	Budapest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, und auch im Uebrigen gelten die sonstigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes I	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 601	535	66	Im Kartirungswege		
					Meidling				571	509	62			
					Wien S.B.				571	509	62			
				Görz	Budapest S.B.				594	529	65			
					Meidling				559	499	60			
					Wien S.B.				565	504	61			
894	Böhm. Nordbahn		Für die zur Erweiterung einer Fabrik in Falkenau dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, die im Ausnahmetarife Nr. 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Tannenberg, bezw. Falkenau-Hillemühl zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
26	Nr. 145 vom 17. December 1896	2503	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Fahrbetriebsmittel	den im Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Stationen	Lužan, Hliboka, Hadikfalva, Nepolokoutz, Suczawa, Cerepkoutz und Sniatyn	als Abgabsstation ist auch Czernowitz anzuführen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. **Wien, 17. April 1897.** **X. Jahrgang.**

Der hohen Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 22. April 1897 zur Ausgabe.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Entscheidung eines Streites zwischen der Gemeinde und dem Parcellirungswerber über das Mass der für Gassenzwecke unentgeltlich abzutretenden Grundfläche steht der politischen Landesbehörde zu.

Aus Anlass der von A. u. B. in Eger beabsichtigten und denselben auch bewilligten Parcellirung zweier in der Catastralgemeinde Eger gelegenen Grundstücke nahm die Stadtgemeinde Eger die unentgeltliche Abtretung eines Grundstreifens zu Strassenzwecken in der Breite von 17 m in Anspruch, während die Parcellirungswerber die unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden in dem von der Gemeinde beanspruchten Ausmasse ablehnten und die Ablösung eines Grundstreifens in der Breite von 5 m verlangten.

Ueber Recurs der Parcellirungswerber erkannte der böhmische Landesausschuss, dass die Abtheilungswerber den erforderlichen Grund für die das parcellirte Besitzthum durchziehenden Strassen blos in der gesetzlichen Maximalbreite von 12 m an die Gemeinde unentgeltlich und lastenfrei abzutreten haben.

In der Seitens der Gemeinde Eger gegen diese Entscheidung beim Verwaltungs-Gerichtshofe eingebrachten Beschwerde wurde die Gesetzmässigkeit der Entscheidung in erster Reihe darum bestritten, weil nach § 25 der Bauordnung für Böhmen vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, die Entscheidung der Frage, ob und inwiefern eine Enteignung des Privateigenthums oder Gassengrundes stattzufinden, sowie auch die Frage, ob eine unentgeltliche Grundabtretung Platz zu greifen hat, zur Competenz der politischen Behörde gehört, und der Landesausschuss darüber zu entscheiden nicht berufen war.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hob nun die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, in der Erwägung auf, dass zwischen der Gemeinde und den Parcellirungswerbern über die Frage, welche Grundflächen unentgeltlich abzutreten seien und welche von der Gemeinde eventuell für Gassenzwecke expropriirt werden müssen, ein Streit bestanden habe, welcher nach dem Wortlaute des § 25, Abs. 3, der citirten Bauordnung der politischen Landesbehörde zur Entscheidung zugewiesen ist.

[Erkenntniss vom 10. Jänner 1895, Z. 180; cf. Sammlung Budwiński, Band XIX, pag. 44.]

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 8. April unter dem Vorsitze des Sectionschefs Dr. Ritter von Wittek, in Stellvertretung Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers, abgehaltenen Vollversammlung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien wurde ein Credit von 15.000 fl. behufs Deckung der Kosten der Remorquirung der Ruderschiffe während der durch den Schleusenbau in Nussdorf nothwendig gewordenen Absperrung des Donaucanals bewilligt und bei dem Umstande, als aus dem gleichen Titel in den Vorjahren gegenüber den bereits bewilligten Beträgen eine Ueberschreitung von 35.000 fl. sich ergeben hat, hiefür die Indemnität ertheilt.

Die Verhandlung wegen Vermiethung von acht Viaductsbögen der Gürtellinie zwischen der Schul- und der Severingasse an das k. k. technologische Gewerbemuseum, sowie weiterer derartiger Bögen als Bildhauer-Ateliers wurde behufs einer allseitigen principiellen Beschlussfassung über die Vermiethungsfrage, wofür noch weitere Erhebungen als erforderlich erachtet wurden, einstweilen vertagt.

Weiter wurde der Bericht des Wiener Magistrates über die Vergebung des Baues der Theilstrecke der

Wienfluss-Regulirung vom Schikanederstege bis zum Donaucanale und der damit zusammenhängenden Strecke der Wiener Stadtbahn vom Schikanederstege bis zum Hauptzollamts-Bahnhofe an die Bauunternehmung Peregrini, Calderai, Gppe. Feltrinelli & Co. zur Kenntniss genommen.

Die Strecken-Blockeinrichtung für die Gürtel- und obere Wientballinie Heiligenstadt—Meidling—Hütteldorf und die Anlagen für die mechanische Signalstellung mit elektrischem Antriebe in den Stationen Hütteldorf, Heiligenstadt, Penzing, Meidling-Hauptstrasse, Michelbeuern und Nussdorferstrasse wurden genehmigt und die Ausführung dieser Arbeiten der Firma Siemens & Halske übertragen. Für die Stationen Ottakring, Hernals und Gersthof der Vorortelinie wurde die Seitens der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn vorgeschlagene mechanische Stellanlage genehmigt und behufs Vergebung dieser Arbeiten die Ausschreibung einer beschränkten Offertverhandlung beschlossen.

Die Commission hat ferner beschlossen, an das Finanzministerium wegen unentgeltlicher Abtretung eines Theiles des vor dem Hauptzollamte gelegenen ärarischen Grundes heranzutreten, da in Folge der Wienfluss-Regulirung die Vordere Zollamtsstrasse näher an das Gebäude des Hauptzollamtes herangerückt werden muss.

Die rechnerische Ermittlung der von den drei Curien, des Staates, des Landes und der Gemeinde, zur Verzinsung und Tilgung der von der Commission aufgenommenen Anlehen ab 1. Jänner 1898 zu leistenden Beiträge wurde zur Kenntniss genommen und beschlossen, dass die Commission an die genannten Curien mit dem Ersuchen herantrete, diese Beiträge vorbehaltlich etwaiger Richtigstellung in ihre Voranschläge pro 1898 einstellen zu wollen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Kufstein-Kössen. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Kufstein der Südbahn-Gesellschaft nach Kössen die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 20. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 5.409/I.]

Localbahn Rakonitz-Mlatz. (Variante Kralowitz-Mlatz: Theilstrecke km 28·6 bis 38·5/6: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung betreffend das Project für die Variante Kralowitz-Mlatz (Theilstrecke km 28·6 bis 38·5/6) der projectirten Localbahn Rakonitz-Mlatz auf den 21. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Horák betraut. [E.-M.-Z. 5408/I.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Strecke Prag—Eger: Umgestaltung des Handschrankens in km 21·832 in einen Zugschranken: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kladno hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Umgestaltung des Handschrankens in km 21·832 der Strecke Prag—Eger der Buschtěhrader Eisenbahn in einen Zugschranken mit Vorläutewerk für den 21. April angeordnet. [G.-I.-Z. 5230.]

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg.) Theilstrecke Leitmeritz—Auscha: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für die Theilstrecke Leitmeritz—Auscha der concessionirten normalspurigen Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 22. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 5484/I.]

Böhmische Nordbahn. (Herstellung einer Ladebühne sammt Kohlenrutsche und einer Rollbahn bei der Ladestelle der Firma K. C. Menzel: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Münchengrätz hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Herstellung einer Ladebühne sammt Kohlenrutsche und einer Rollbahn bei der Ladestelle der Firma K. C. Menzel in Weisswasser in km 6·7/8 der Strecke Bakow—Weisswasser der Böhm. Nordbahn für den 23. April angeordnet. [E.-M.-Z. 5346/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umgestaltung der Handschranken bei der Wegübersetzung in km 179·745 der Linie Wien—Triest in Zugschranken unter gleichzeitiger Aufstellung der neuen Zugschranken in einer Entfernung von 3 m von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges und Einschaltung eines automatischen Läutewerkes nach der mit Erlass vom 20. Juni 1896, Z. 294/IV, genehmigten Type in die Zugleitung, sowie die Umstellung der Antriebsvorrichtung für die Zugschranken der Wegübersetzung in km 179·524 der gleichen Linie zum Wächterhause Nr. 287 der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4925/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Umgestaltung der Handschranken bei der Wegübersetzung in km 131·649 der Linie Wien—Triest in Zugschranken unter gleichzeitiger Aufstellung der neuen Zugschranken in einer Enfernung von 3 m von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges und Einschaltung eines automatischen Läutewerkes in die Zugleitung, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5216/IV.]

— (Herstellung einer Schleppgeleiseanlage nächst der Station Wartberg-Mürzthal zur Drahtseilbahn der Firma Carl Später.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Herstellung einer Schleppgeleiseanlage nächst der Station Wartberg-Mürzthal der Linie Wien—Triest zu der Drahtseilbahn der Firma Carl Später, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5043/IV.]

— (Linie St. Peter—Fiume: Herstellung eines Stalles bei dem Wächterhause Nr. 16.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung eines Kuhstalles auf Bahngrund bei dem Wächterhause Nr. 16 der Linie St. Peter—Fiume der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4818/IV.]

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. (Herstellung eines Wächterhauses in der Station Hennersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlass die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines neuen Wächterhauses in der Station Hennersdorf der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4952/IV.]

Leoben - Vordernberger Eisenbahn. (Bauconsensertheilung für die Näherrückung von Zugschranken an das Bahngeleise.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Näherrückung der Zugschranken bei der Wegübersetzung in km 2·495 der Linie Leoben—Vordernberg an das Bahngeleise, im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5215/IV.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen: Errichtung einer Verladebühne für Gips in der Station Au-Seewiesen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die vom steiermärkischen Landeseisenbahnamte der Firma V. Till in Bruck a. d. M. gestattete Errichtung einer Verladebühne für Gips in der Station Au-Seewiesen der Localbahn Kapfenberg—Au-Seewiesen, ertheilt. [E.-M.-Z. 4505/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarische Nordwestbahn. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart in seinen Nummern 31—39 die Concessionsurkunde des kgl. ungarischen Handelsministeriums vom 6. März 1897, Z. 15.016, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Nyitra nach Broczkó (Ungarische Nordwestbahn). Die concessionirte Linie zweigt von der Station Nyitra (Neutra), bezw. von der dieser nächstgelegenen Station Sarluska-Üzbégh ab, verbindet diese mit der Linie Tótmegyer — Sarluska-Üzbégh — Privigye-Bajmócz in der Station Galgócz-Lipótvár (Freistadtl - Leopoldstadt), weiterhin mit den Linien Galantha—Galgócz-Lipótvár und Pozsony—Galgócz-Lipótvár, führt von letztgenannter Station aus als Péagestrecke bis zur Station Nagy-Szombat (Tyrnau) der Linie Pozsony—Galgócz-Lipótvár (sämmtlich Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen), ferner von Nagy-Szombat aus über Nádas und Jablonicz zum Anschlusse an die Marchthallinie Pozsony—Déveny-Ujfalu (Theben-Neudorf)—Holics in deren Station Kutti und schliesslich bis Broczkó an die ungarisch-mährische Landesgrenze zum seinerzeitigen Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in deren Station Lundenburg. Concessionäre der Ungar. Nordwestbahn sind der Budapester Civilingenieur Julius Auspitz und Consorten. Die effectiven Baukosten dieser Eisenbahn sind mit 5,500.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 267.500 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Im Interesse des Transitverkehres wird die den Betrieb übernehmende Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die derzeit zweitclassige Theilstrecke Nyitra—Sarluska-Üzbégh auf eine erstclassige Linie umwandeln, sowie auch die gesellschaftliche Verbindungslinie Sarluska—Galgócz-Lipótvár als erstclassige Bahn erbauen, aus welchem Anlasse der Staat der Gesellschaft einen Baufondsbeitrag von 850.000 fl. und für die Dauer von 50 Jahren eine jährliche Subvention von 5000 fl. gewährt. Die übrigen gesellschaftlichen Linien sind als normalspurige Localbahnen im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauen und als solche zu betreiben. Den Rangsclassen der Strecken entsprechend, sind auf den erstclassigen Strecken Schienen im Gewichte von 34·5 kg und auf den Localbahnstrecken solche von 23·6 kg zum Oberbau zu verwenden.

Projectirte Localbahn Szolnok—Kis-Kun—Félegyháza. (Vorlage des Gesetzentwurfes) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 40 publicirt den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend den Bau und Betrieb der projectirten Localbahn Szolnok—Kis-Kun—Félegyháza. Die effectiven Baukosten dieser von der Station Szolnok aus diese und die Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen über Kis-Kun in der Station Félegyháza mit deren Hauptlinie Budapest—Orsova—Verciorova und der Linie Félegyháza—Csongrád verbindenden, 64·3 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie sind mit 1,900.000 fl. bemessen. Concessionswerber für diese Bahn sind der Reichstags-Abgeordnete Baron Géza Radvánszky und Consorten. Die zu concessionirende Linie ist eine Theilstrecke der projectirten Localbahn Szolnok—Félegyháza—Halas—Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895, Vorconcession Post 6a, b, c), nach deren Bau der Knotenpunkt Szolnok in der Dampfschiffahrtsstation Baja in diagonaler Richtung mit der Donau verbunden werden wird.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 11. März, Z. 9664, dem Budapester Civilingenieur Moriz Hölczel für eine
   a) von der Station Darány der im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Baranya entweder über Szöreny und Tekelfalu oder über Potonyi, Lakósa und die Gemarkung der Gemeinde Sellye in der Station Baranya-Sellye mit der Localbahn Baranya-Szt. Lörincz — Szlatina - Našić und weiterhin über Oszró, Kis-Csány, Vaiszló, Hidveg, Piski (Comitat Baranya), Csepely, Szerdahely, Harkány, Siklós, Bermend und die Gemarkung der Gemeinde Szt. István in der Station Baranya-Monostor mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn,
   b) von der zukünftigen Station Harkány der Linie a) abzweigende, über Dráva-Szabolcs bis zur Drau nächst Drávapart führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. März, Z. 9675, dem Director der Ungarisch-Belgischen Eisenindustrie-Actiengesellschaft Dr. Alexander Lederer für eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Linien Budapest—Uj-Dombovár—Üszög — Pécs und Pécs—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Regenye, Ocsárd, Viszló, Harkány, Siklós und die Gemarkung der Gemeinde Gordisa nach Ueberbrückung der Drau an einem geeigneten Punkte in der Station Dolnji-Mihaljac mit der Slavonischen Drauthalbahn Belišće — Viljevo - Kapelna — Noskovci verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Metropolitan- (Untergrund-) Bahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Trasse.) Die Finanzgruppe der Ungarischen Bank für Industrie und Handel hat die Detailpläne für die von ihr projectirte „Metropolitanbahn" dem Handelsministerium, dem hauptstädtischen Magistrate und dem Baurathe mit der Bitte überreicht, dass nunmehr die administrative Begehung auf Basis der bereits erworbenen Vorconcession (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14) abgehalten werde. Die auf Grund dieser Vorconcession ausgearbeiteten, bereits zur Vorlage gebrachten Pläne beziehen sich auf alle Einzelheiten des Bahnbaues und insbesondere auch auf die mit demselben in Verbindung stehende Verlegung sämmtlicher Abzugscanäle, Kabel-, Wasser- und Gasleitungen. Der Ausgangspunkt der gewählten Trasse liegt an der Kreuzung der Lehelgasse und der Aeusseren Waitznerstrasse, an der Stelle, wo die Neupester Linie der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft mit derjenigen der Budapest-Neupest-Rákospalotaer Bahn sich verbindet. Von hier ausgehend, kreuzt die Linie in der Richtung der Csáky-, bezw. der Honvédgasse den Leopoldring, zieht dann durch die Honvédgasse, das Neugebäudeterrain und die Göttergasse bis zur Zrinyigasse, durch welche sie bis zur Kettenbrücke, sodann weiter durch die Marie Valerie-Gasse bis zur Schwurplatzbrücke, von hier durch die verlängerte Kossuth - Gasse bis zum Museumring, andererseits aber vom Schlangenplatz aus durch die Universitäts- und Kecskemétergasse bis zum Calvinplatz führt, wo der Anschluss an die Linien der Strassenbahn erfolgt. Der Zweck des solchermassen festgestellten Entwurfes ist es, für die Leopoldstadt und die Innere Stadt, welche im Strassenniveau für eine Bahn unzugänglich erscheinen, eine elektrische Verbindung zu gewinnen und derart unterhalb der eine Enclave bildenden Stadtbezirke IV und V eine Verbindung zwischen den beiden Scheitelpunkten der diese im Halbkreise umspannenden Boulevardlinie der Strasseneisenbahn-Gesellschaft zu schaffen. — Dieses Project ist nicht mit dem vom General-Director Balázs der Stadtbahn-Gesellschaft der Municipalbehörde vorgelegten Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34) zu verwechseln, welch letzteres auf dem Principe der Herstellung von Verbindungen zwischen den einzelnen Bahnhöfen unter einander, sowie dieser mit dem Centrum der Innerstadt und speciell mit dem Hauptpostamtsgebäude und Herstellung von Anschlüssen an die Linien der Stadtbahn basirt.

Székler Bahnen. (Linie Sepsi-Szt. György—Csik-Szereda: Technisch-polizeiliche Begehung.) In der Zeit vom 26. bis 30. März fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Kálmán Vértessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch - polizeiliche Begehung der Linie Sepsi-Szt. György—Csik-Szereda der Székler Bahnen in Siebenbürgen statt. Nachdem über Bericht des Commissionsleiters der Zustand der Strecke sowohl, als deren Einrichtung als durchaus befriedigend erkannt wurde, erfolgte am 4. April die feierliche Eröffnung des Betriebes in Anwesenheit des Handelsministers, der Obergespane der Comitate Brassó (Kronstadt), Háromszék und Csik, der Abgeordneten der betheiligten Districte etc. Der Eröffnung der 27 km langen Strecke Sepsi-Szt. György—Csik-Szereda (mit Inbegriff der schon längere Zeit im Betriebe stehenden 19 km

langen Theilstrecke Brassó (Kronstadt)—Sepsi-Szt. György insgesammt 46 km) folgt im Herbste jene der im Bau begriffenen Linie Székely-Udvárhely—Csik-Szereda, gleichfalls eine der im Anschlusse an das kgl. rumänische Eisenbahnnetz conventionsmässig zu erbauenden Theilstrecken des Székler Eisenbahnnetzes.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung des Stationsnamens Galgócz-Lipótvár.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat angeordnet, dass für die in der Station Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) der Linien Pozsony (Pressburg)—Nagy-Szombat—Galgócz-Lipótvár und Galantha—Galgócz-Lipótvár—Zsolna der kgl. Ungar. Staatsbahnen einmündende Ungarische Nordwestbahn Nyitra (Neutra)—Broczkó (—Lundenburg) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10] eine allerdings mit der vorgenannten Hauptstation zu verbindende, doch eigene Station erbaut werde. Aus diesem Anlasse wird der derzeitige Stationsname Galgócz-Lipótvár dahin abgeändert werden, dass die ursprüngliche Station der Staatsbahnlinien „Lipótvár“ (Leopoldstadt), jene der Nordwestbahn des Staatsbetriebes aber „Galgócz“ (Freistadtl) heissen wird.

— (Aenderung des Stationsnamens Semlak.) Die Direction der kgl. Staatsbahnen verlautbart, dass der Stationsname Semlak der Ungarischen Südwestbahn Versecz-Gattaja auf „Nagy-Semlak“ abgeändert wurde.

Südbahn-Gesellschaft. (Austausch der Schienen.) Die Direction der Südbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, die im Bereiche des ungarischen Betriebsnetzes liegenden 10 m X-Stahlschienen gegen solche von 12·5 m auszutauschen, und wurde diese dem Verkehre entsprechende Verstärkung des Oberbaues vom kgl. ungarischen Handelsminister bereits gutgeheissen.

Neusiedlersee - Localbahn Kis - Czell — Eszterháza—Pándorf. (Constituirende Generalversammlung.) Am 31. März fand in Budapest unter Vorsitz des Geheimen Rathes Koloman Radó die constituirende Generalversammlung der Neusiedlersee - Localbahn - Actiengesellschaft (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über seine im Interesse der Realisirung des Projectes bisher gepflogene Thätigkeit zur Verlesung. Diesem zufolge wurde das Actiencapital mit fl. 4,336.900, eingetheilt in Nominale fl. 1,282.800 Stammactien und fl. 3,054.100 Prioritätsactien, bestimmt. Die Bahn wird noch im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden. Sämmtliche Prioritätsactien sind durch Kauf in den Besitz der den Betrieb übernehmenden Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn gelangt, die Budapester Bankverein-Actiengesellschaft übernahm gegen dieselben Nominale 5,628.400 Reichsmark in dreipercentigen Prioritätsobligationen der Raab-Oedenburg - Ebenfurther Bahn. Diese Prioritätsobligationen werden wahrscheinlich noch im Laufe dieses Jahres an ausländischen Märkten emittirt werden. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung der getroffenen Massnahmen im Interesse der Finanzirung und des Ausbaues der Bahn folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath. Zum Präsidenten des Directionsrathes wurde Koloman Rádo und zum Vicepräsidenten Dr. Andreas Báan gewählt.

Budapester Vororte- (Regional-) Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 31. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Geheimen Rathes Dr. Alexander Matlekovits die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Vororte-Strasseneisenbahn-Gesellschaft Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Jahre 1896 zur Verlesung, welcher nachweist, dass, der erhaltenen Ermächtigung entsprechend, das Actiencapital um fl. 700.000 erhöht wurde. Dieser Betrag wurde zu verschiedenen Investitionen verwendet. Wegen Herstellung eines geregelten Umsteigedienstes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35) wurden ferner Verhandlungen mit der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft und der Elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft eingeleitet; auch strebe die Gesellschaft eine in das Innere der Hauptstadt führende Verlängerung ihrer Linie an (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 ex 1896). Der Personenverkehr steigere sich von Monat zu Monat. Die Einnahmen beliefen sich auf fl. 246.784·42 und die Ausgaben auf fl. 206.565·84, daher als Gewinn ein Betrag von fl. 40.218·58 erübrigte, welcher auf die Rechnung des nächsten Jahres zu übertragen wäre. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und der Direction sowohl, wie dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in beide Körperschaften erfolgten.

Ausland.

Württemberg. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahn - Angelegenheiten.) Die volkswirthschaftliche Commission der Kammer der Abgeordneten hat nach der „Ztg. d. V. D. E.-V.“ über 21 Eingaben, betreffend den Neubau von Hauptbahnen und Nebenbahnen und andere Eisenbahnwünsche, Bericht erstattet. Sie beantragt, die Petitionen um den Bau von Nebenbahnen auf den Strecken Blaufelden—Langenburg, Baiersbronn — Freudenstadt, Biberach — Ochsenhausen, Aalen — Neresheim, Böblingen — Renningen, Kirchheim u/T.— Oberlenningen, Welzheim—Schorndorf, Bretten—Derdingen, Güglingen—Zaberfeld, Amstetten—Gerstetten—Herbrechtingen und um den Bau einer Stichbahn nach Laichingen der kgl. Regierung zur Berücksichtigung zu empfehlen. Weiter wird beantragt, die kgl. Regierung zu ersuchen, bezüglich der Reihenfolge des Baues der angeführten 11 Bahnen nach Abschluss der anzustellenden Erhebungen der Ständeversammlung Vorschläge zu machen, die Subventionirung einer mit Privatcapital zu bauenden Nebenbahn Möckmühl - Dörzbach für die nächsten Jahre in Aussicht zu nehmen, den Ankauf der Kirchheimer Privatbahn Seitens des Staates einzuleiten und das Gesuch des Ermsthalbahn-Comités um Verstaatlichung der Ermsthalbahn der kgl. Regierung zur Berücksichtigung zu übergeben. Die Commission erachtet den Zeitpunkt für gekommen, ein lebhafteres Tempo im Localbahnbau einzuschlagen und die der Wohlthat dieses Verkehrsmittels noch entbehrenden Landestheile, soweit es irgend thunlich erscheint, mit Bahnen zu versorgen. Es wird die Aufstellung eines Arbeitsprogrammes, wenigstens für eine Reihe von Jahren, zum Zweck eines rationellen und stetigen Vorgehens im Localbahnbau gewünscht. Der Standpunkt, welchen die kgl. Regierung bislang als Regel aufgestellt habe, dass nämlich nur insoweit mit dem Bau von Localbahnen vorzugehen sei, als Restmittel und Mittel der laufenden Verwaltung vorhanden sind, um einen etwaigen Abmangel in der Verzinsung der Bahnen decken zu können, werde, wenn ein lebhafteres Tempo im Bau eintreten soll, nicht als leitend beibehalten werden können. Neben der Verwendung solcher Mittel werden auch andere Deckungsmittel gesucht und von den Ständen bewilligt werden müssen. Die Prüfung der Priorität einzelner Bahnen werde in erster Linie Sache der kgl. Regierung sein. Die Höhe des etwa zu erzielenden Reingewinnes könne für die Beurtheilung des Werthes einer Nebenbahn nicht allein entscheidend sein. Mindestens ebenso wichtig sei der wirthschaftliche Werth, den die betreffenden Bahnen für ihr Verkehrsgebiet haben werden. Landestheile, welche seit mehr als Menschenalter zwar an den staatlichen Lasten für das Staatsbahnnetz steuerlich mitzutragen haben, dagegen an den unmittelbaren Vortheilen der Eisenbahn nicht oder nur wenig participiren können — eisenbahnarme Bezirke — sollten eine gewisse Priorität erhalten gegenüber von solchen Landestheilen, welche zwar durch Eisenbahnen erschlossen, jedoch nicht unmittelbar an solchen gelegen sind, und welche dementsprechend von den gewünschten Localbahnen nur ein weiteres Nähertreten an das Eisenbahnnetz und weitergehende Verkehrserleichterung erhoffen. Auch noch andere Momente seien zu berücksichtigen: so z. B. die Einwirkungen, welche der Bau einer Bahn auf die allgemein wirthschaftlichen und industriellen und damit auch auf die Verbesserung der Einkommensverhältnisse der betreffenden Gegend zur Folge habe. Mit dieser Verbesserung stehe im engsten Zusammenhang eine Steigerung des Werthes von Grund und Boden, Gebäuden u. s. w. in den von der Bahn durchzogenen Gegenden und damit eine Vermehrung des Nationalvermögens.

Als selbstverständlich müsste bezüglich der Leistungen der Interessenten auch künftig zu beanspruchen sein, dass bei allen Localbahnbauten mindestens Grund und Boden kostenfrei gestellt wird.

Frankreich. (Projectirter Bau der Metropolitan-[Untergrund-] Bahn in Paris.) Dem zu Gunsten des Ausbaues der projectirten Pariser Metropolitan-Bahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) getroffenen Abkommen mit den Finanzgruppen zufolge soll die in Form eines Anlehens zu beschaffende Baucapitalssumme gegen Rückzahlung in fünfzigjährigen Annuitäten auf die Einnahmen der Bahn vorgemerkt werden. Die Entscheidung hierüber, welche sich der Minister des Innern vorbehalten hat, wird erst nach Einlangen des technischen Gutachtens der Generalversammlung der Mitglieder des Ingenieurvereines „Ponts et Chaussées“ und nach erfolgter principieller Genehmigung von Seiten des Ministers für öffentliche Arbeiten getroffen werden, während die hauptstädtische Municipalverwaltung sich bereits im Principe zustimmend für die Ausführung des Projectes aussprach.

— (Einführung von 20 Tonnen-Waggons auf den Linien der Französischen Nordbahn.) Die Direction der Nordbahn, auf deren Linien sich im Güterverkehr zumeist Waaren von grossem specifischen Gewichte, als Steinkohle, Cement, Zucker und Cerealien etc., bewegen, hat eine Serie von 20 Tonnen-Wagen, und zwar mit so günstigen Resultaten in Verkehr gesetzt, dass bereits Bestellung auf 1000 Stück gedeckte (Kasten-) Wagen und 1300 offene Wagen gegeben wurde. Die Kastenwagen sind, den inneren Raum (Ladefläche) betreffend, 6·890 m lang und 2·500 m breit, bei einer Kastenhöhe von 2·020 m, wiegen in unbeladenem Zustande 8 Tonnen und sind sämmtlich ohne Bremserhütte. Bei den offenen Lowries beträgt die Längenseite der Ladefläche 6·440 m, deren Breite 2·580 m und die Höhe der Wände 1·450 m; selbe wiegen in unbeladenem Zustande 7·600 Tonnen, gegenüber den bisher in Gebrauch gestandenen 10 Tonnen-Lowries im Gewichte von 5 Tonnen. Die neuen 20 Tonnen-Lowries fassen 10 Tonnen Coaks und 20 Tonnen Steinkohle, sind bequem zu entladen und zu verladen, im Verschubdienste leicht zu bewegen und repräsentiren im Verhältnisse zu ihrer Leistungsfähigkeit ein geringes Bruttogewicht, daher sie sich insbesondere für Verfrachtung von Massengütern der eingangs erwähnten Waarenqualitäten vollständig eignen.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Combinirte Tour- und Retourkarten zwischen Wien-Weissgärber und Praterquai und Budapest.) Ab 15. April gibt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Vereine mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen, der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn combinirte Tour- und Retourkarten zwischen Wien und Budapest aus. Diese Karten besitzen 14 Tage Giltigkeit, werden sowohl in Wien als auch in Budapest verkauft und berechtigen zur Thalfahrt nach Budapest mit dem täglich um 7 Uhr Früh von Wien-Weissgärber und Wien-Praterquai abgehenden Postschiffe und zur Fahrt ab Budapest (Westbahnhof und Ostbahnhof) via Bruck oder Marchegg nach Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof). Zur Benützung der Bahnschnellzüge sind gleichfalls combinirte Karten aufgelegt.

— (Fahrplanmässige Güterexpedition pro 1897.) Im Interesse des verfrachtenden Publicums hat die Erste Donau-Dampfschiffahrts - Gesellschaft die Neuerung getroffen, die gesammten Frachtgutexpeditionen auf der Donaustrecke von Regensburg bis Galatz, in der Save von Sissek bis Belgrad-Semlin, in der Theiss von Szegedin bis Titel, Semlin, in der Drau von Barcs bis Essegg etc. in einem Fahrplane mit bestimmten Abfahrtstagen aufzunehmen, so dass abgesehen von dem Schiffseilgutverkehr auch der gewöhnliche Frachtenverkehr auf den gesammten Betriebslinien der genannten Gesellschaft mit Präcision und Raschheit abgewickelt werden wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. (Generalversammlung.) Am 1. März fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Geheimen Rathes Freiherrn v. Schwegel, im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Baron Raymond, die erste ordentliche Generalversammlung des Oesterr. Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten statt. Vertreten waren 21.940 Actien mit 4388 Stimmen. Es wurde einstimmig beschlossen, von dem für die Geschäftsperiode vom 1. März bis 31. December 1896 nach Abschreibung an Einrichtungskosten und Mobilien per 8280·11 fl. erzielten Reingewinne per 266.682·20 fl. eine Steuerreserve von 20.000 fl. zurückzubehalten, den Reservefonds mit 15.000 fl. zu dotiren, von dem nach Abschlag der statutenmässigen Tantième sohin zur Verfügung stehenden Ueberschusse für die obgedachte Geschäftsperiode eine 5percentige Dividende, d. i. 8·33 fl. per Actie zu vertheilen, den Betrag von 2524·52 fl. an die Staatsverwaltung als deren statutenmässigen Gewinnantheil auszubezahlen und den Rest per 7573·57 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Generalversammlung.) Am 13. März wurde in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Sectionsrathes i. P. Dr. Guido Freiherrn v. Clauer, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrathes Dr. Rudolf Schuster Edlen v. Bonnott, die vierte ordentliche Generalversammlung abgehalten. Anwesend waren 18 Actionäre, welche 14.139 Actien mit 1410 Stimmen vertraten. Es wurde einhellig beschlossen, die vorgelegte Bilanz und den Rechnungsabschluss zu genehmigen, von dem nach Vornahme der Abschreibungen in der Höhe von 79.613 fl. verbleibenden Reingewinne per 213.057 fl. eine Dividende von 8 fl. per Actie zu vertheilen, 21.306 fl. dem Reservefonds, 4500 fl. dem Pensionsfonds, 5000 fl. zur Bildung einer Steuerreserve zuzuweisen und den nach Abzug der Tantièmen per 7128 fl. verbleibenden Rest per 15.123 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner wurden mehrere beantragte Statutenänderungen einstimmig beschlossen, welche im Wesentlichen den Bau und Betrieb von Eisenbahnen niederer Ordnung, ferner die Errichtung elektrischer Anlagen und Lieferung elektrischen Stromes für Tractions-, Arbeits- und Beleuchtungszwecke, sowie jedwede sonstige gewerbliche Ausnützung der Elektrotechnik in das Programm der gesellschaftlichen Thätigkeit einfügen. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe, Dr. Julius Lederer und Johann Medinger, wurden wiedergewählt. [E.-M.-Z. 5258/I.]

Eisenbahn Marienbad - Karlsbad. (Constituirende Generalversammlung.) Am 27. März wurde die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Eisenbahn Marienbad-Karlsbad" abgehalten. Bei derselben waren 10 Actienzeichner und Bevollmächtigte von solchen anwesend, welche zusammen 9517 Actien mit 1903 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Hans Kolisko. Nach Constatirung der ordnungsmässigen Einberufung der Generalversammlung wurde Reichsraths-Abgeordneter Dr. Anton Stöhr zum Vorsitzenden gewählt. Nachdem Seitens der Versammlung die ausführlichen geschäftlichen Mittheilungen des Bevollmächtigten der Concessionäre, Dr. Siegfried Werner, General-Secretär des Oesterr. Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten, zur Kenntniss genommen worden waren, erklärte sich die Versammlung bereit, in sämmtliche Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre einzutreten. Hierauf wurde die erfolgte statutengemässe Zeichnung und Einzahlung des Actiencapitals constatirt. Seitens der k. k. Staatsverwaltung war General-Directionsrath i. P. Otto Gebauer, Seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen k. k. Baurath Johann Rybarz in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath entsendet worden. Von der Versammlung wurden sohin Prälat Alfred Clementso, Reichsraths-Abgeordneter Dr. Anton Stöhr, Stadtrath Dr. Ferdinand Fleischner, Bürgermeister Doctor August Herzig und General-Secretär Dr. Siegfried Werner in den Verwaltungsrath, Bürgermeister Dr. Josef Zintl und Reichsraths-Abgeordneter Dr. Rudolf Knoll als Mitglieder, k. k. Notar Ernst Veit als Ersatzmann in den Revisionsausschuss gewählt. In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Anton Stöhr zum Präsidenten und Prälat Alfred Clementso zu dessen Stellvertreter gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXI. Stückes.) Das am 12. April herausgegebene LXXI. Stück enthält unter

Nr. 3121: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 1. April 1897, Z. 42.114//I, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Ungarn.

Nr. 3122: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 8. April 1897, Z. 5580, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3123: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. April 1897, Z. 6893, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Valcea.

— (Inhalt des LXXII. Stückes.) Das am 13. April herausgegebene LXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3124: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 12. April 1897, Z. 29.645, betreffend die Gestattung der Einfuhr von lebenden Mastschweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Baden.

Nr. 3125: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 1. April 1897, Z. 8632/IV, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus den bosnischen Bezirken Brčka und Gradačac.

Nr. 3126: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 5. April 1897, Z. 9308/IV, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Actionäre zur **46. (ordentlichen) Generalversammlung** einzuladen, welche Dienstag den 25. Mai 1897, um 10 Uhr Vormittags, in Wien **im Festsaale des Wiener Kaufmännischen Vereines, I. Bez., Johannesgasse Nr. 4,** stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1896.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1896 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons.
4. Aenderung des Pensionsstatuts (§§ 4 und 25).
5. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern.
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1897.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, ihre Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis Dienstag den 11. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. Allgem. Oesterr. Boden-Credit-Anstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1897.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 1, 2 und 3, zum Localgütertarife, Neuauflage vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 gelangt zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897, Theil II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag II zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Abänderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, und der Nachtrag II zu Heft 2 insbesondere den Tarif- und Kilometerzeiger der demnächst zur Eröffnung gelangenden Linie Wama—Russ-Moldawitza.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind bei den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 10. April 1897. [266]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der Localbahn Mori-Arco - Riva a. G., der Gardasee - Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Achensee-Bahn andererseits vom I. October 1895.

Einführung des III. Nachtrages zum Tarife.

Mit 1. Juni 1897 gelangt der III. Nachtrag zum vorerwähnten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält directe Fahrpreise im Verkehre mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, sowie die Bezeichnung jener Verkehrsrelationen, in welchen directe Fahrpreise aufgehoben werden.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, bezw. in den betheiligten Stationen dieser beiden Verwaltungen zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 15. April 1897. [267]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 tritt ein neuer Tarif für den obbezeichneten Verkehr in Wirksamkeit.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. März 1896 sammt Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 15 kr., bezw. 35 Cts. erhältlich.

Wien, am 14. April 1897. [268]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 2, für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), dann der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien), k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) andererseits in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes wird das vom 1. Jänner 1894 giltige Tarifheft 2 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes sammt den Nachträgen I—VII aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 4 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. April 1897. [269]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe eines neuen Fahrschein-Verzeichnisses.

Mit 1. Mai 1897 gelangt ein neues Verzeichniss zusammenstellbarer Fahrscheine zur Ausgabe, welches an Stelle des gleichnamigen Verzeichnisses vom 1. Mai 1896 tritt.

Das neue Verzeichniss nebst einer Uebersichtskarte ist bei allen Ausgabestellen für Fahrscheinhefte zum Preise von 50 kr. zu erhalten und kann auch durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Wien, am 14. April 1897. [270]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. Mai 1897 tritt zum Nordostdeutsch-Sächsischen Verbandstarif vom 15. August 1896 der Nachtrag I in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg erhältlich.

Wien, am 9. April 1897. [271]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1897 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen einerseits und österreichischen, ungarischen und rumänischen Stationen, sowie Constantinopel andererseits über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf in Kraft.

Zugleich gelangt der gleichnamige Tarif vom 1. September 1893 ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 13. April 1897. [272]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe des Nachtrages VII zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 34 vom 23. März 1897, Seite 667, publicirte, am 1. Mai, bezw. 1. Juni 1897 in Kraft tretende Nachtrag VII zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, wird an weiteren Massnahmen noch eine Ergänzung der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“, sowie die Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 4 und 40 durch Aufnahme der Stationen Olmütz Neugasse und Olmütz Stadt enthalten. Dagegen werden von den früher veröffentlichten Massnahmen die Erweiterung des Ausnahmetarifes 16 und die Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B entfallen.

Wien, am 14. April 1897. [273]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. April sind folgende Aenderungen im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) vorzunehmen:

a) in der 3. Zeile von oben ist hinter Rüben nachzutragen: „etc.“,
b) unter I. vor „auf nachbenannte Düngemittel“ ist zuzusetzen: „1“.
c) vor II. ist einzuschalten:
„2. auf Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt. (Wegen Steinkohlen, Braunkohlen, Coaks, Briquetts u. s. w. siehe Ausnahmetarif 6.)“,
d) unter A. a. ist zwischen „I„ und „des“ einzuschalten: „1“,
e) unter A. c. ist zwischen „c“ und „für“ einzuschalten: „für Gascoaks (vergl. I, Ziffer 2 des Waarenverzeichnisses) und“,
f) unter A 2 ist zwischen „Artikeln“ und „Rüben“ einzuschalten: „Gascoaks“.

Am 1. April trat in Kraft folgender Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaks (mit Ausnahme von Gascoaks — siehe diesen im Ausnahmetarif 2), Steinkohlencoaksasche, sowie Steinkohlenbriquetts; Braunkohlen (auch pulverisirt) und Braunkohlenbriquetts (auch Nasspresssteine) im Versandt von den Stationen: Alsdorf, Altenessen, Annen Nord, Annen Süd, Aplerbeck, Barop, Berge Borbeck, Bismarck i. W., Blankenstein, Bochum B. M., Bochum Rh., Bodelschwingh, Bommern, Bottrop K. M., Bredenscheid, Bruch, Brühl, Buer, Camen, Carnap, Castrop, Caternberg Nord, Courl, Dahlhausen (Ruhr), Dahlhausen (Ruhr) Zeche Charlotte, Dinslaken, Dortmund K. M., Dortmunderfeld, Eschweiler, Essen B. M., Essen B. M. Zeche ver. Hagenbeck, Essen Rh., Eving, Frintrop, Gelsenkirchen, Gladbeck, Zeche Gneisenau bei Derne, Haspe, Hasslinghausen, Hattingen, Heissen, Herne, Herzogenrath, Hiddinghausen, Hörde, Hörde - Hacheney, Holzwickede, Homberg, Horrem, Kalscheuren, Kierberg, Köln Ehrenfeld, Kohlscheid, Kray Nord, Kupferdreh, Laer, Langendreer B. M., Langendreer Rh., Liblar, Löttringhausen, Lütgendortmund, Mariagrube, Marten, Meiderich, Mengede, Merklinde, Morsbach bei Aachen, Neumühl, Oberhausen, Oberhausen (Fil. Gutehoffnungshütte), Präsident, Preussen, Prinz von Preussen, Rauxel, Rechlinghausen, Riemke, Rienke Zeche vereinigte Hannibal, Rüttenscheid, Schalke, Schalke Rh., Schee, Silschede, Sprockhövel, Steele Nord, Steele Süd, Sterkrade, Styrum, Ueckendorf-Wattenscheid, Unna, Unna-Königsborn, Wanne, Wattenscheid, Weitmar, Werden, Wickede-Asseln, Wiemelhausen, Witten B. M. und Würselen.

Der Ausnahmetarif findet bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen Anwendung. Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hiebei jedoch für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet. Stellt sich indes das danach festgestellte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Im Uebrigen werden der Frachtberechnung die in dem Kilometerzeiger (Abschnitt E) angegebenen Entfernungen und die in dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) aufgeführten Frachtsätze zu Grunde gelegt. (Die in dem Nachtrage XVI zum Ausnahmetarife für Eisenerz und Hochofencoaks etc. vom 1. Mai 1893 enthaltenen Frachtsätze für Hochofencoaks im Verkehre mit Amberg und Rosenberg treten gleichzeitig ausser Kraft).

Mit sofortiger Giltigkeit werden die Entfernungen für Bruch im Verkehre mit Furth i. W., Zwiesel, Eisenstein, Passau, Landshut und Pocking um je 20 km, sowie für Lindau—Prinz von Preussen von 600 auf 700 km erhöht.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ausnahmetarif Nr. 11.) Mit Giltigkeit vom 15. März ist der Ausnahmetarif Nr. 11 für Dachschiefer auf den Versandt von den Stationen Bestwig, Münchhausen, Olsberg und Wildungen des kgl. preussischen Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel, sowie von den Stationen Eichicht (Schwarzburg-Rudolstadt), Marktgölitz, Probstzella und Unterloquitz des kgl. preussischen Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ausgedehnt worden.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Ausnahmetarif Nr. 10.) Ausnahmetarif Nr. 10 für Braun- und Steinkohlen auf Seite 25 des Nachtrages II vom 1. Jänner 1896 trat Ende März 1897 ausser Kraft.

Vom 1. April ab trat an dessen Stelle ein neuer Ausnahmetarif Nr. 10 für Steinkohlen und Steinkohlenbriquetts, Braunkohlen und Braunkohlenbriquetts in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden einzelnen Wagen:

		Frachtsatz für 100 kg
Ab Hausham	nach Füssen	0·53 Mk.
„ Miesbach	„ „	0·51 „
„ Peissenberg	„ „	0·51 „
„ Penzberg	„ „	0·51 „
„ Schliersee	„ „	0·53 „
„ Schwarzenfeld	„ „	0·77 „
„ Stockheim	„ „	0·94 „

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. Nachtrag V.) Der im Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894 auf Seite 58—64 enthaltene Nebengebührentarif findet für die kgl. bayerischen Stationen keine Anwendung; an dessen Stelle tritt der Bayerische Nebengebührentarif in dem ab 1. April giltigen IV. Nachtrage zu Heft C vom 1. April 1895.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
895	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Čakovic	Barcs	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Specialtarif für Zucker aller Art von böhm., mähr., niederösterr. und schlesischen Stationen nach Barcs etc., giltig vom 1. December 1894	403	401 (inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer)	2	Im Kartirungswege		
				Časlau	Barcs				375	363	12			
				Wrdy-Bučic (L.B.)	Barcs				390	378	12			
				Časlau	Wr.-Neustadt			Tarif, Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen	180	164	16			
				Wrdy-Bučic (L.B.)	Wr.-Neustadt				195	179	16			
896	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. II—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österr.-ungar. Eisenbahnen	Synowódzko wyżne, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Bregenz transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Diese Frachtsätze finden Anwendung a) auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach den jenseits Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen gelegenen schweizerischen Stationen und weiter b) auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten	Vom 25. April 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 318		Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze gelten auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition in den Stationen Wien transit (Rangirbahnhof), Salzburg, Eben, Schladming, St. Johann im Pongau, Taxenbach, Bruck-Fusch, Hopfgarten, Wilten, Zirl, Feldkirch, München und Kempten nach Massgabe der im Tarife, Theil IV, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1894 unter Ziffer IX enthaltenen Bestimmungen
					Buchs transit					314				
					Lindau transit					318				
					St. Margrethen transit					318				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Kreuzer oder Heller	Heller	Heller			
897	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mauerziegel aus Lehm, gewöhnlichem, nicht feuerfesten Thon, aus der Pos. Z-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sokal	Ostrów bei Sokal	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Die Sendungen müssen zu Bezirksstrassenbauten bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Versandt gebracht werden, auf welchen der Bezirksausschuss in Sokal sowohl als Absender als auch als Empfänger erscheint. — Das Auf- und Abladen ist parteiseits auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	5 10	8	2	Im Kartirungswege		In diese Publication wurde die in Nr. 121 dieses Blattes vom 22. October 1896 unter fortlaufender Nr. 1660 publicirte gleichartige Tarifermässigung rücksichtlich des Transportes gewöhnlicher Mauerziegel einbezogen; hinsichtlich des Transportes von Klinkersteinen wird dagegen die angeführte frühere Publication durch die gegenwärtige aufgehoben
					Zużel und Bełz				6 12		4			
			Klinkersteine (Klinkerziegel) der Pos. K-26 der Güterclassification des Tarif-Theiles I						10 20	10	10			
					Ostrów bei Sokal				8 16	8	8			
					Krystynopol				6 12		4			
898	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schlägelschotter	Lemberg transit	Glińsko	**Anlieferung von mindestens 300 Wagenladungen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis 31. December 1897	Localtarif	14·6 kr. = 29·2 h	14·28	14·92	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1898 zu bewirken ist	Die Frachtbriefe müssen an die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Lemberg oder Zółkiew adressirt sein
					Zółkiew				12·8 kr. = 25·6 h	12·24	13·36			
					Kulików-Mierzwica				9·8 kr. = 19·6 h	8·84	10·76			
899	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete	Jogsdorf	Zauchtel	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	9·9 Kreuzer	7·0 Kreuzer	2·9 Kreuzer	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
900	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Calcinirtes Glaubersalz	Petrowitz (K.F.N.B.)	Komotau (A.T.E. oder B.E.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	102 kr.		Im Kartirungswege		
901	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C	Mármaros-Sziget	Böhm.-Leipa	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife „Theil II, Heft 1", giltig vom 1. Jänner 1897	324 Heller	319 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
			Holz des Specialtarifes 2						328 Heller	319 Heller	9 Heller			
902	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Torzsa	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) und Marchegg	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, „Theil II, Heft 3", Localtarife	Verschieden	183 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
903	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Chilisalpeter zum Düngen	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Hochpetsch	Bei Aufgabe von, resp. bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. November 1896		Pfge. 32 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
					Leneschitz					36 *)				
					Vrbno					37 *)				
				Aussig-Landungsplatz	Hochpetsch					24				
					Leneschitz					28				
					Vrbno					36				
				Schönpriesen-Umschlag	Hochpetsch					28 *)				
					Leneschitz					32 *)				
					Vrbno					36 *)				
				Dresden-Elbkai	Hochpetsch					54				
					Leneschitz					58				
					Vrbno					59				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
904	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Leer retour oder zur Füllung mit Gaswasser gehende gebrauchte Fässer mit weniger als 1·3 m Durchmesser der grössten Fläche	Lajta-Ujfalu	Szombathely Kanizsa	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	65 93	Heller incl. ungar. Steuer und Mgb.	Im Kartirungswege		
905	Südbahn-Gesellschaft		Gusseiserne Röhren	Jenbach	M o r i	Die Röhren müssen für die Wasserleitung in Riva bestimmt sein. Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	117 h	94 h	23 h	Im Kartirungswege		
906	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zur Errichtung eines Elektricitätswerkes in Sterzing Verwendung finden, gelangt ab Stationen der österreichischen Linien der Südbahn, sowie ab Budapest S.B. nach Sterzing, mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes unter den daselbst festgeseteten Bedingungen zur Anwendung.											

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
27	Nr. 1 vom 2. Jänner 1897	63	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn	Hohlglaswaaren aller Art zum Export in beliebiger Verpackung	Diversen Stationen der St.E.G., K.F.N.B. und k.k.ö.St.B.	Bodenbach (St.E.G.) transit oder Tetschen (Oe.N.W.B.) transit	Mit Giltigkeit ab 1. Mai 1897 findet das im Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 2. Jänner 1897, sub Post 63, publicirte Zugeständniss unter den für den Verkehr mit Hamburg giltigen Bedingungen auch auf Transporte nach S t e t t i n Anwendung	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. **Wien, 22. April 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. März 1897, Z. 2868/IV, an sämmtliche österreichische Bahnverwaltungen, betreffend den Beitritt Dänemarks, Luxemburgs, Schwedens und Norwegens zu den Vereinbarungen vom Mai 1886 über die technische Einheit im Eisenbahnwesen und die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Eisenbahn-Verkehr.

Der schweizerische Bundesrath hat mitgetheilt, dass die Regierung von Dänemark unterm 10. April 1896, die Regierung von Luxemburg unterm 20. April 1896 und die Regierung von Schweden und Norwegen unterm 19. Juni 1896 ihren Beitritt zu den internationalen Vereinbarungen vom Mai 1886, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen und die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre, angemeldet haben.

Was die Vereinbarung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen anbelangt, sind die genannten Staaten mit dem Tage, an welchem ihre Beitrittserklärung an den schweizerischen Bundesrath erfolgt ist, unmittelbar in alle aus der Betheiligung an diesem Uebereinkommen sich ergebenden Rechte und Pflichten getreten.

Bezüglich des Beitrittes derselben Staaten zum Uebereinkommen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre haben sich laut Mittheilung des schweizerischen Bundesrathes vom 25. Jänner l. J. Anstände nicht ergeben, und erscheinen daher die genannten Staaten mit Wirksamkeit vom 25. Jänner l. J. auch in die Zahl derjenigen Staaten aufgenommen, welche an den Rechten und Pflichten der Vereinbarungen vom Mai 1886 über den Zollverschluss der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr theilnehmen.

Der geehrte Verwaltungsrath wird von dieser Ausdehnung des Geltungsbereiches der erwähnten internationalen Uebereinkommen mit Beziehung auf die Handelsministerial-Erlässe Z. 11.416 vom 22. Mai 1887, Z. 39.345 vom 16. September 1891 und Z. 10.219 vom 4. April 1892 in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 31. März 1897. **Pichler** m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Suczawa Stadt der Localbahn Itzkany-Suczawa über Areni-Tatarasch, Bossancze und Bunestie bis zur österreichisch-rumänischen Landesgrenze.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Stadtgemeinde Suczawa mit dem Erlasse vom 3. Juni 1896, Z. 3700/I (Verordnungs-Blatt Nr. 67 vom 16. Juni 1896), ertheilte und seither erloschene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Suczawa Stadt der Localbahn Itzkany-Suczawa über Areni-Tatarasch, Bossancze und Bunestie bis zur österreichisch-rumänischen Landesgrenze auf ein weiteres Jahr neuerlich ertheilt.

Wien, am 10. März 1897. Z. 3537/I.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. März 1897, Z. 1939/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juni 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 25. März 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge						Das Original-Certificat ist rückgelangt
		Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	
		des Anspruchsberechtigten						
1708	Trevisan Lucian	.	1	.	.	.	.	.
1923	Samek Johann	.	1	.	.	.	.	.
2385	Thuý Carl	.	1	.	.	.	.	1
2745	Kocielski Michael	.	1	.	.	.	.	1
2821	Marinconz Pietro	.	1	.	.	.	.	1
2873	Berlec Franz	.	1	.	.	.	.	1
2903	Pasquini Albino	.	1	.	.	.	.	.
2986	Stöbrich Johann	.	1	.	.	.	.	.
2999	Amann Johann Baptist	.	1	.	.	.	.	1
3012	Stefan Gustav Emil	.	1	.	.	.	.	.
3127	Koukal Johann	.	1	.	.	.	.	1
3243	Hradilek Josef	.	1	.	.	.	.	.
3307	Brajković Paško [1])	.	1	.	.	.	.	.
3313	Sechaczek Heinrich	.	1	.	.	.	.	1
3395	Bodžinski Franz	.	1	.	.	.	.	.
3398	Karasek Anton	.	1	.	.	.	.	1
3442	Wojnarowski Vincenz	.	1	.	.	.	.	1
3476	Sidor Andreas	.	.	.	.	1	.	1
3531	Tych Nikolaus	.	1	.	.	.	.	1
3627	Turek Edmund	.	1	.	.	.	.	1
3735	Kolenaty Johann	.	1	.	.	.	.	.
3782	Csepiec Franz	.	1	.	.	.	.	1
3902	Kolař Johann	.	1	.	.	.	.	1
3933	Corazza Johann	.	1	.	.	.	.	.
4022	Drzymuchowski Alexander Ladislaus	.	1	.	.	.	.	.
4046	Kiz Nikolaus	.	1	.	.	.	.	.
4061	Nowotny Eduard	.	.	1	.	.	.	1
4168	Fleischer Leon	.	1	.	.	.	.	1
4225	Sobota Martin	.	1	.	.	.	.	1
4393	Czech Franz	.	1	.	.	.	.	1
4527	Feistmantl Johann	.	1	.	.	.	.	.
4806	Wilhelm Michael	.	.	1	.	.	.	1
4807	Janousek Franz	1	.	.	.	.	.	1
4879	Rotter Josef	.	1	.	.	.	.	.
4940	Dutczak Ivan	1	.	.	.	.	.	1
5006	Goldnagel Jakob	.	1	.	.	.	.	1
5117	Jedlinski Carl	1	.	.	.	.	.	1
5199	Drgosch Johann	.	1	.	.	.	.	.
7225	Brož Franz [2])	.	.	.	.	.	.	1
7297	Hinek Thomas	.	1	.	.	.	.	1
7380	Melzer Anton	1	.	.	.	.	.	1
7549	Rejha Franz	1	.	.	.	.	.	1
7584	Zemlička Veit	1	.	.	.	.	.	1
7585	Skědl Josef	1	.	.	.	.	.	1
7802	Husnik Anton	1	.	.	.	.	.	1
7840	Walek Johann	.	.	.	.	1	.	1
7854	Tabisz Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
7866	Braun Josef	1	.	.	.	.	.	1
7875	Witer Johann	1	.	.	.	.	.	1
7884	Wosmik Anastasius	1	.	.	.	.	.	1
7893	Fišer Jaroslaus	1	.	.	.	.	.	1
7958	Sikora Paul	1	.	.	.	.	.	1
7960	Roth Johann	1	.	.	.	.	.	1
7963	Müller Franz Hermann	1	.	.	.	.	.	1
7970	Kink Thomas	1	.	.	.	.	.	1
7985	Mastalerz Johann	1	.	.	.	.	.	1
8026	Pančochà Vincenz	1	.	.	.	.	.	1
8032	Hossner Anton	1	.	.	.	.	.	1
8047	Gaube Carl	1	.	.	.	.	.	1
8067	Zemlička Johann	1	.	.	.	.	.	1
8072	Linhart Josef	1	.	.	.	.	.	1
8073	Gilmozzi Sigismund	1	.	.	.	.	.	1
8087	Głogowski Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
8104	Thiel Eustach	1	.	.	.	.	.	1
8111	Bergant Lukas	1	.	.	.	.	.	1
8119	Debeljuh Martin	1	.	.	.	.	.	1
8131	Rogoznica Blasius	1	.	.	.	.	.	1
8148	Krupa Jakob	1	.	.	.	.	.	1
8201	Sauheitl Felix	1	.	.	.	.	.	1
8205	Paliaga Franz [2])	.	.	.	.	.	.	1
8347	Hlauschka Leopold	1	.	.	.	.	.	1
8355	Bocheński Heinrich	1	.	.	.	.	.	1
8361	Sterk Josef	1	.	.	.	.	.	1
8399	Słonecki Ritter von Korab Josef	1	.	.	.	.	.	1
8411	Siekierski Thomas	1	.	.	.	.	.	1
8436	Müller Bernhard	1	.	.	.	.	.	1
8446	Piani Julius	1	.	.	.	.	.	1
8518	Zelić Gregor	.	.	.	.	1	.	1
8540	Schwab Franz	1	.	.	.	.	.	1
8543	Biasi Joachim	1	.	.	.	.	.	1
8549	Kosi Josef	1	.	.	.	.	.	1
8559	Vershon Heinrich	1	.	.	.	.	.	1
8565	Butinar Carl	1	.	.	.	.	.	1
8591	Hejna Johann	1	.	.	.	.	.	1
4908	Lindner Robert [3])	1	.	.	.	.	.	1
5860	Neumann Emil [3])	.	1	.	.	.	.	.

[1]) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt werden und soll angeblich verbrannt sein; im Vorfindungsfalle wolle dasselbe hieher eingesendet werden.

[2]) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

[3]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in hierortiger Evidenz.

Anmerkung. Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird von hier aus veranlasst.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband für Binnenschiffahrt.

Zweiter Verbandstag in Wien 25.—28. Mai 1897.

Eine am 2. Mai 1896 in Dresden abgehaltene Conferenz von Vertretern der hervorragendsten deutschen und österreichischen Binnenschiffahrtsvereine, darunter des Donauvereines in Wien, des Elbevereines in Aussig, einigte sich in dem Beschlusse, dass das Bedürfniss zeitweilig zu veranstaltender Versammlungen zur Erörterung der sogenannten mittelländischen Canalprojecte, d. i. des Donau—Oder-Canalprojectes, des Donau—Moldau—Elbe-Canalprojectes und des Donau — Main - Canalprojectes, sowie der mit diesen Canalprojecten in Verbindung stehenden Fragen anzuerkennen sei und dass diese Versammlungen, um den erhofften Nutzen zu erreichen, auf die Grundlage eines von den sämmtlichen Binnenschiffahrtsvereinen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zu begründenden Verbandes zu stellen und als dessen Verbandstage auszugestalten seien. Gleichzeitig wurde die ehebaldigste Abhaltung des ersten Verbandstages für nothwendig erachtet, für denselben Dresden in Aussicht genommen, und wurden die wesentlichsten Punkte der Tagesordnung dieser ersten Zusammentretung vereinbart. Auf Grund der zwischen den betheiligten Vereinen gepflogenen Verhandlungen kam in der That der erste Verbandstag schon im September 1896 in Dresden unter zahlreicher Betheiligung zu Stande. Dieser in der Zeit vom 21. bis einschliesslich 23. September abgehaltene Verbandstag genehmigte zunächst die Satzungen und das Arbeitsprogramm des Verbandes, worauf der letztere vom Vorsitzenden für endgiltig begründet erklärt wurde, nahm sodann die Vorträge von Oberbaurath Oelwein, Oberbaurath v. Weber, Bergrath Gothein und Dr. H. Voltz über den Donau—Oder-Canal, von Dr. H. Rentzsch über die Methode der statistischen Erhebungen bei Veranschlagung des Güterverkehres auf künftig zu erbauenden Canälen, des ersten Bürgermeisters von Nürnberg Dr. v. Schuh, des Professors Günther und des Regierungs- und Kreisbaurathes Reverdy in München, sowie des Wasserbau-Inspectors Sympher und des Syndicus Dr. Rocke über den Donau—Main-Canal, endlich die Vorträge des Ingenieurs Johann Kaftan in Prag, des Professors Steiner in Prag, des General-Directors Bellingrot und des Syndicus Dr. Siewert in Halberstadt über den Donau—Moldau—Elbe-Canal entgegen und fasste sodann folgende Resolution:

„Der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarische Verband für Binnenschiffahrt erklärt auf Grund der am 21. und 22. September geführten Verhandlungen über die Projecte eines Donau—Oder-, eines Donau—Moldau—Elbe- und eines Donau—Main-Canals, dass die Herstellung leistungsfähiger Binnenwasserstrassen zur Verbindung der Donau mit den Stromgebieten der Oder, der Elbe und des Mains, bezw. des Rheins im grössten Interesse der zunächst betheiligten Staaten gelegen und zur gedeihlichen Entwicklung und Festigung der wirthschaftlichen Machtstellung der befreundeten Staaten Mitteleuropas nothwendig ist. Es wird deshalb an alle Verbandsvereine und deren Mitglieder, sowie die sonstigen Binnenschiffahrtsfreunde das Ersuchen gestellt, für die Verwirklichung dieser Wasserstrassenprojecte mit allen ihnen verfügbaren Mitteln einzutreten."

Weiteren Aufschluss über den Zweck des Verbandes gibt § 1 der Satzungen desselben, welcher als solchen bezeichnet: die Herstellung leistungsfähiger Wasserstrassen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn, insbesondere die Canalprojecte, welche Verbindungen der Donau mit der Oder, der Moldau, der Elbe und dem Main, bezw. Rhein erstreben, zu fördern und durch Hebung des Wasserstrassenverkehres zwischen beiden Reichen auf die weitere gedeihliche Ausgestaltung ihrer wirthschaftlichen Beziehungen hinzuwirken. Diesen Zweck sucht der Verband zu erreichen durch gemeinsames Wirken der in der gleichen Richtung thätigen Vereine und gegenseitige Unterstützung ihrer bezüglichen Bestrebungen, durch Abhaltung von Verbandstagen mit öffentlichen Sitzungen, durch Wort und Schrift behufs Einwirkung auf die öffentliche Meinung, sowie auf die Regierungen und Volksvertretungen.

Als Arbeitsprogramm des Verbandes wurde folgendes aufgestellt:

Das Arbeitsgebiet des Verbandes umfasst die Vertretung der Deutschland und Oesterreich gemeinsamen Binnenschiffahrts-Interessen und hat zum Ziele: die weitere gedeihliche Ausgestaltung der wirthschaftlichen Beziehungen der beiden Reiche durch Hebung des Handelsverkehres auf den Wasserstrassen zu fördern, bezw. zunächst die Herstellung leistungsfähiger Wasserverkehrswege zwischen der Donau einerseits und der Oder, Elbe, dem Main und Rhein andererseits anzustreben. In diesem Rahmen soll auch die Handelsgeschichte, soweit sie den Handel auf den Binnenwasserstrassen zum Gegenstande hat, sowie die Geschichte der deutsch-österreichischen Ströme, Canäle und Canalprojecte und die Verkehrgeographie mit einbegriffen sein. Es ist daher die Bearbeitung folgender Gegenstände und Fragen in Aussicht genommen.

1. Die drei grossen Canalprojecte Donau—Oder-, Donau—Elbe-, Donau—Main-Canal:
 a) Erläuterung nach Vorgeschichte und Entwicklung, zeitiger Stand und Aussichten für die Zukunft;
 b) Organisirung des weiteren Vorgehens des Verbandes innerhalb der Interessentenkreise, gegenüber den Landesvertretungen und gegenüber den Regierungen;
 c) technische Fragen bei den einzelnen Projecten bezüglich der Linienführung, Abmessungen, Schleusen, Schiffsgefässe u. s. w.;
 d) wirthschaftliche Fragen bei den einzelnen Projecten bezüglich des Verkehres, der Art der zu verfrachtenden Güter, deren Mengen, Rentabilität u. s. w.

2. andere ältere oder neu auftauchende Canalprojecte, die mit den vorgenannten in Wechselwirkung stehen.

3. Technische Fragen, wie z. B.:
 a) ist eine einheitliche Gestaltung des deutschen, des österreichischen und des deutsch-österreichisch-ungarischen Wasserstrassennetzes anzustreben?
 b) Empfiehlt es sich, die deutsch-österreichisch-ungarischen Wasserstrassen in Hauptlinien und Nebenlinien mit verschiedenen Abmessungen einzutheilen (Transit- und Locallinien)?
 c) Welche Abmessungen werden für Haupt- und Nebenlinien empfohlen?

4. Wirthschaftliche Fragen, wie z. B.:
 a) In welcher Höhe sind Abgaben auf künstlichen Wasserstrassen zu erheben?
 b) Sind die Güter hinsichtlich des Schiffahrtsabgabentarifes in zwei oder mehr Classen einzutheilen?
 c) Nach welchen Grundsätzen sind die Güter auf die

Classen der Schiffahrtsabgabentarife zu vertheilen? Wie sind die Abgaben zu erheben? Ob nach der Ladung oder nach der Tragfähigkeit der Schiffe u. s. w.?

5. Allgemeines:

a) Handelsgeschichte mit specieller Behandlung der Geschichte der deutsch-österreichisch-ungarischen Flüsse, Canäle und Canalprojecte, sowie der Geschichte des Verkehres auf den Wasserstrassen in Mitteleuropa.

b) Verkehrsgeographie und verkehrswissenschaftliche Fragen.

c) Studium des Verhältnisses des Eisenbahnnetzes Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und des Wasserstrassennetzes andererseits.

d) Erörterung der Beziehungen zwischen dem Schwarzen Meere und der Nord-, bezw. Ostsee in handelspolitischer, wirthschaftlicher und technischer Hinsicht mit Rücksicht auf die Seeverbindung und die Landtransitwege.

Die Abhaltung des zweiten Verbandstages betreffend, wurde in Dresden der Antrag gestellt, denselben in Wien in der zweiten Hälfte Mai 1897 stattfinden zu lassen. Der Donauverein in Wien ging auf diesen Antrag ein, stellte ein Actionscomité auf, welches die einleitenden Arbeiten besorgt, und veranlasste auch die Constituirung eines Ortsausschusses behufs Regelung der äusseren Verhältnisse bei der Tagung, Bereitstellung des Sitzungssaales, Quartierbesorgung, gemeinschaftlicher Veranstaltungen, insbesondere Besichtigung von Wasserbauten, industriellen Unternehmungen, Strombefahrungen u. s. w. Dem Ortsausschusse gehören ausser den Ausschussmitgliedern des Donauvereines an: Vertreter des Gemeinderathes von Wien, der Donau-Regulirungs-Commission, der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien, der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer, des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, des Elbevereines in Aussig, des Niederösterreichischen Gewerbevereines, der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, des Vereines der Montan-, Eisen- und Maschinen-Industriellen in Oesterreich, des Industriellen-Clubs und der Börse für landwirthschaftliche Producte.

Das Arbeitsprogramm des zweiten Verbandstages wurde in folgender Weise festgesetzt:

I. Referate über die drei grossen Canalprojecte, anknüpfend an die Referate am ersten Verbandstage, Bericht über den gegenwärtigen Stand dieser Fragen in Bezug auf die technischen Vorarbeiten und wirthschaftlichen Ermittlungen: a) bezüglich des Donau—Oder-Canals, b) bezüglich des Donau—Moldau—Elbe-Canals, c) bezüglich des Donau—Main-Canals.

II. Flüsse. a) Mittheilungen der verschiedenen Strombaubehörden über die derzeitige und die angestrebte Schiffbarkeit in Beziehung auf die Fahrtiefen und Möglichkeit der Canalisirung für die Donau sammt Nebenflüssen in Württemberg, Bayern, Oesterreich und Ungarn; für die Elbe und Moldau in Böhmen; für die Elbe in Sachsen und Preussen; für die Oder; für den Main in Bayern, Baden, Hessen und Preussen; für die Weichsel sammt Nebenflüssen und den Dniester; b) Mittheilungen der verschiedenen Schiffahrts-Gesellschaften auf der Donau, Elbe, Moldau, Oder, dem Main und Rhein sammt Nebenflüssen über die zulässigen Schiffstauchtiefen und Belastungen in den letzten zehn Jahren, um über die Erfolge der fortschreitenden Regulirung dieser Flüsse in Betreff der Schiffahrt ein Urtheil fällen zu können, ferner über ihre Erfahrungen bezüglich der Betriebskosten auf den einzelnen Flussstrecken, der günstigsten Schiffstypen, der rationellsten Betriebsarten, Schiffzugzusammenstellung etc., insoweit solche mit Rücksicht auf die Concurrenzverhältnisse zulässig sind.

III. Canäle. a) Ueber die unbedingt nothwendigen Abmessungen der Kunstbauten behufs Sicherstellung eines rationellen Schiffahrtsbetriebes; b) über dieselben Abmessungen bezüglich der freien Canalstrecken; c) über die günstigste Betriebsart der Canalschiffahrt (Einzelbetrieb, Schleppzugbetrieb u. s. w.); d) über die Fortschritte auf dem Gebiete der Fortbewegung von Schiffen (Seilbetrieb, elektrischer Betrieb, elektromagnetischer Kettenschifffahrtsbetrieb).

IV. Aufstellung einer Normalschiffstype, welche auf den Flüssen und den dieselben verbindenden Canälen in kaufmännischer und betriebstechnischer Weise entspricht.

V. Anlage einer Binnenschiffahrtsstatistik, speciell die Verbandsprojecte betreffend.

VI. Discussion über die projectirten und in Ausführung begriffenen Schiffshebewerke (verticale Hebewerke und geneigte Ebenen).

VII. Einheitliche Hydrographie der Verbandsländer.

VIII. Referate volkswirthschaftlichen Inhaltes, alle drei Canalprojecte betreffend.

Als Zeit für die Abhaltung des zweiten Verbandstages wurden die Tage vom 25. bis einschliesslich 28. Mai bestimmt, und ist folgende Zeiteintheilung in Aussicht genommen: Montag 24. Mai: Vormittags 11 Uhr Sitzung der Schriftführer der Verbandsvereine, Nachmittags 3 Uhr erste Sitzung des Verbandsausschusses, Abends gesellige Zusammenkunft; Dienstag 25. Mai: Vormittags 11 Uhr Eröffnung des Verbandstages, Ansprache des Präsidenten, Referate über die drei grossen Canalprojecte und Discussion, Nachmittags 2 Uhr Schluss, Nachmittags 4 Uhr Ausflug nach Nussdorf zur Besichtigung des Absperrbaues, Abends Kahlenberg; Mittwoch 26. Mai: Vormittags 10 bis 1 Uhr, Nachmittags 3 bis 5 Uhr zweite Sitzung des Verbandstages, Abends Empfang bei Sr. Excellenz dem Herrn Ministerpräsidenten Grafen Kasimir Badeni; Donnerstag den 27. Mai: Fahrt von Wien nach Melk, Abfahrt von Wien Westbahnhof 7 Uhr 45 Minuten Früh, Ankunft in Melk 9 Uhr 27 Minuten Vormittags, Besichtigung des Stiftes Melk, Diner am Schiffe 1 Uhr Mittags, Fahrt durch die Wachau, Ankunft in Wien am Praterquai um 6 Uhr Abends; Freitag 28. Mai: Vormittags 10 bis 1 Uhr dritte Sitzung des Verbandstages, Nachmittags 4 Uhr Schlusssitzung des Verbandstages, 4 bis 5 Uhr Sitzung des Verbandsausschusses, Festessen um 7 Uhr Abends.

Die Betheiligung am Verbandstage betreffend, enthält § 2 der Satzungen des Verbandes die Bestimmung, dass zum Eintritte in den Verband alle Binnenschiffahrts-Vereine in Deutschland und Oesterreich-Ungarn berechtigt sind; ausserdem können sonstige Binnenschiffahrts-Interessenten, sowohl Einzelpersonen wie Behörden und Körper-

schaften, und Freunde der Wasserstrassen, welche nicht den Verbandsvereinen angehören, dem Verbande als Mitglieder beitreten und an den Verbandstagen mit Sitz und Stimme theilnehmen.

Der Beitrag für Theilnehmer am Verbandstage ist nach § 12 der Verbandssatzungen für Mitglieder der Verbandsvereine mit 5 Mk., für alle Anderen mit 10 Mk. festgesetzt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Februar 1897.) Das Resultat der gegenwärtigen Zusammenstellung der monatlichen Uebersicht über die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen mit Schluss des Monates Februar 1897 gibt folgendes Bild:

Bezeichnung der Bahn	Länge in Kilometer	Im Baue am 1. Februar	Verblieben im Baue mit 1. März
A. Hauptbahnen:			
Halicz-Ostrów-Tarnopol	104·3	30·2	30·2
Marienbad-Karlsbad	53·8	14·4	14·4
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	42·3	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summa der Hauptbahnen	280·6	151·0	151·0
B. Local (Klein) bahnen:			
Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg	42·1	42·1	42·1
Zell am See-Krimml	53·0	53·0	53·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Radautz-Frassin	42·1	42·1	42·1
b) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
c) Lužan-Zalesczyki	43·0	43·0	43·0
Melnik-Mšeno mit Abzweigung Lhotka-Středenitz und Melnik-Elbeumschlagplatz	29·1	29·1	29·1
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Čerčan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobříš	61·8	45·9	45·5
Rakonitz-Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	87·0	68·9	68·9
Borki wielkie-Grzymałów	31·9	31·9	31·9
Saitz-Göding	38·0	38·0	38·0
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg mit	129·1	35·9	35·9
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Elektrische Strassenbahn in Czernowitz	6·8	6·8	6·8
St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach	30·0	30·0	30·0
Elektrische Bahn Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·2	—	6·2
Polička-Skuč	33·0	—	33·0
Barzdorf-Jauernig	5·5	5·5	5·5
Haugsdorf-Weidenau	4·7	4·7	4·7
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summa der Local (Klein) bahnen	746·3	578·1	616·9

Es sind sonach durch den Baubeginn der elektrischen Bahn Linz-Urfahr-Pöstlingberg 6·2 km und der Localbahn Polička-Skuč 33 km im Monate Februar zugewachsen; dagegen sind durch die Bauvollendung der Theilstrecke Krhanitz—Požar der Localbahn Čerčan-Modřan 0·4 km abgefallen.

Es verblieben somit am Schlusse des Monates Februar 151 km Hauptbahnen und 616·9 km Local (Klein) bahnen in Bauausführung. Ferner ist zu bemerken, dass am 25. Jänner die restliche Theilstrecke Podwysokie—Ostrów (Tarnopol) der k. k. Staatsbahnen, am 18. Jänner die Strecke Čerčan-Pišely—Krhanitz und im Februar die Theilstrecke Krhanitz—Požar der Localbahn Čerčan-Modřan eröffnet wurde.

Projectirte Localbahn Ober-Grafendorf—Mank. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. April die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Ober-Grafendorf—Mank die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3876/I.]

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. (Theilstrecke Niemes—Gabel: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 9. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Niemes—Gabel der normalspurigen Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 2781/I.]

Localbahn Strakonitz - Blatna-Březnitz. (Ergebniss der politischen Begehung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 15. Juni bis 1. Juli 1896 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Stationscommission, dann der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes der Localbahn Strakonitz-Blatna-Březnitz wurde der Bauconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Prag unter Ausschluss der Theilstrecke km 1·4 bis 1·8 ertheilt. [E.-M.-Z. 13.882/I ex 1896.]

Projectirte Localbahn Mattuglie-Volosca-Abbazia-Lovrana. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Volosca hat bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Mattuglie-Abbazia der Südbahn-Gesellschaft über Volosca und Abbazia nach Lovrana sammt einem Schleppgeleise zum Hafen daselbst die Trassenrevision auf den 4. Mai 1897 anberaumt. [E.-M.-Z. 5523/I.]

Projectirte Localbahn Triest (S. Andrea)—Parenzo und Schleppbahn von Triest nach San Rocco. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der in der Zeit vom 6. bis 15. Juni 1896 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der mit einer Spurweite von 0·76 m projectirten Localbahn von der Station Triest (S. Andrea) der k. k. Staatsbahnen über Pirano und Montona nach Parenzo mit Fortsetzung bis zur Station Canfanaro der k. k. Staatsbahnen, sowie der normalspurigen Schleppbahn von Triest über Muggia nach S. Rocco hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn und Schleppbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 7421/I ex 1896.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Aenderung des Stationsnamens Wessely-Mezimosti.) Das Eisenbahnministerium hat genehmigt, dass anlässlich der Aenderung des Statiensnamens Wessely o. L. in Wessely-Mezimosti die Schreibweise „Weseli-Mezimosti" zur Anwendung gebracht werde. [26. März, E.-M.-Z. 3079/IV.]

— (Aenderung eines Stationsnamens.) Das Eisenbahnministerium hat die Aenderung des Stationsnamens Vollmau in „Böhm.-Kubitzen Vollmau" genehmigt. [17. März, E.-M.-Z. 3181/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Aenderung eines Stationsnamens.) Das Eisenbahnministerium hat die Aenderung des Stationsnamens Falgendorf in „Falgendorf-Widach" genehmigt. [2. April, E.-M.-Z. 5035/IV]

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten und der Eisenbahntarif-Commission.) In der am 17. Februar abgehaltenen Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wurde 1. dem Antrage, billigere Tarifirung des Artikels „Schuhwichse" betreffend, zugestimmt; 2. der Antrag, Verweisung von Wagenfett nach Specialtarif III, abgelehnt; 3. der Antrag, betreffend Versetzung von Schwefelsäure zur Herstellung von Düngemitteln nach Specialtarif III, vorläufig vertagt, weil der Gegenstand die nächste Sitzung der Tarifcommission beschäftigen wird. Dem Antrage des Vereines zur Wahrung der Interessen des Viehhandels wurde nach den vom bayerischen Landwirthschaftsrathe gemachten Vorschlägen zugestimmt.

Aus den Verhandlungen der gemeinschaftlichen Sitzung der Eisenbahntarif-Commission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten ist Folgendes hervorzuheben:

Ergänzung der §§ 6 und 11 der allgemeinen Tarifvorschriften (Gewichtsabrundung u. s. w. bei Berechnung von Stückgut- und Wagenladungsfracht für eine Frachtbriefsendung). Dem von der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen gestellten Antrage, in § 6 der allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes als 3. Punkt aufzunehmen: „Wird für eine Frachtbriefsendung Stückgut- und Wagenladungsfracht in Einzelberechnung erhoben (vergl. § 11), so sind zur Berechnung der Stückgutfracht ebenfalls 10 kg als Mindestgewicht anzunehmen", sowie als 2. Absatz von § 11: „Hiebei finden auf den als Stückgut verrechneten Theil der Sendung die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung" wurde von der Tarifcommission und dem Verkehrsausschusse zugestimmt.

Aufnahme von Mehl und Mühlenfabrikaten in den Specialtarif für bestimmte Stückgüter. Der Gegenstand wurde von der Tagesordnung abgesetzt.

Frachtermässigung für Wein durch Aufnahme in den Specialtarif für bestimmte Stückgüter und in den Specialtarif I. Der 14. Deutsche Weinbaucongress zu Neustadt a/H. unterbreitete dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag: 1. Wein in den Specialtarif für bestimmte Stückgüter und in den Specialtarif I aufzunehmen; 2. Wein für gewisse Sommer- und Wintermonate gleich dem Obst, den Fischen und dergleichen zu den gewöhnlichen Frachtsätzen als Eilgut zu befördern. Der letzte Theilantrag wurde dem Unterausschuss zur Vorberathung eines ermässigten Eilguttarifes überwiesen; der erste Theil des Antrages indes nach dem Antrage der referirenden Direction der pfälzischen Eisenbahnen vom Verkehrsausschusse mit 6 gegen 3 und von Seiten der Tarifcommission einstimmig abgelehnt (Bei Annahme des Antrages würde sich für die deutschen Eisenbahnen ein Einnahmenausfall von beiläufig 1 Million Mark ergeben.)

Tarifirung roher, grüner und gesalzener, sowie getrockneter Häute und Felle. Der Centralverein der deutschen Lederindustrie ersuchte das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dahin wirken zu wollen, dass die rohen, gesalzenen Häute aus der allgemeinen Wagenladungsclasse in den Specialtarif I versetzt werden. Der Gegenstand stand bereits auf der Tagesordnung der 54. gemeinschaftlichen Sitzung, wurde aber, da in derselben weitergehende Anträge eingelaufen waren, abgesetzt und einem hiefür gewählten Unterausschuss zur Vorberathung überwiesen. Dieser gelangte in seiner Sitzung vom 23. November 1896 zu dem Beschlusse, in den Specialtarif I und in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter aufzunehmen: „Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene, sowie getrocknete". Dieser Beschluss des Unterausschusses wurde sowohl von dem Verkehrsausschusse als auch von Seiten der Tarifcommission einstimmig gutgeheissen.

Versetzung von Retorten aus Chamotte oder Thon im Falle der Ausfuhr in den Specialtarif III. Der von der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau entgegen dem früher gefassten Beschlusse des Verkehrsausschusses und der Tarifcommission in der 55. gemeinschaftlichen Sitzung gestellte Antrag, Retorten aus Chamotte oder Thon im Falle der Ausfuhr nach Specialtarif III zu versetzen, wurde nunmehr vom Verkehrsausschusse und der Tarifcommission einstimmig angenommen.

Herabsetzung der Gebühren für die Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Frachtbriefe. Zu diesem Antrage der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin empfahl die referirende General-Direction der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, die in Ziffer A, 8 (¹) des Deutschen Nebengebührentarifes enthaltenen Sätze für die Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Formulare zu Frachtbriefen und statistischen Anmeldescheinen, sofern letztere nicht schon mit dem Stempel des kaiserl. statistischen Amtes versehen sind, für je 100 Stück in folgender Weise abzuändern: a) für deutsche Frachtbriefformulare und die erwähnten Anmeldescheine 10 Pfg., b) für internationale Frachtbriefformulare 20 Pfg. Dieser Antrag wurde vom Verkehrsausschusse und der Tarifcommission gutgeheissen.

Die nächste gemeinschaftliche Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten und der Eisenbahn-Tarifcommission findet am 18. Juni zu Neuhausen bei Schaffhausen statt.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

— (Zugverspätungen im IV. Quartale 1896.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im IV. Quartale 1896 auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende December 1896, von 39.149 km (davon zweigeleisig 14.362 km) an fahrplanmässigen Zugen mit Personenbeförderung befördert: 74.722 Schnellzüge, 618.244 Personenzüge und 328.479 gemischte Züge.

Geleistet wurden im Ganzen 50,219.344 Zugkilometer, beziehungsweise im Tagesdurchschnitt 545.862 Zugkilometer und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitt 1283 Zugkilometer.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 11.468 Züge (gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres — 1750 Züge), und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 6961 (— 649) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 4507 (— 1101). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 90 (— 27). In Folge der Verspätungen wurden 7562 (— 326) Anschlüsse versäumt.

Nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Verspätungen nehmen die kgl. Eisenbahn-Directionen in Danzig, Königsberg i/Pr. und Essen a. d. Ruhr die ungünstigsten Stellen ein.

Wird nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Anschlussversäumnisse geordnet, so treten die kgl. Eisenbahn-Directionen in Essen, Elberfeld und Frankfurt a/M. an die ungünstigsten Stellen.

Verschiedene Mittheilungen.

Achenseebahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 22. März fand in Salzburg unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Banquiers Lorenz Zuckermandel, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Bezirkshauptmannes Dr. Carl Weber, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Achenseebahn-Gesellschaft statt. Erschienen waren 12 Actionäre, welche ein Prioritätsactiencapital von 142.000 fl. und ein Stammactiencapital von 91.400 fl., zusammen ein Actiencapital von 233.400 fl. vertraten. Es wurde einhellig beschlossen, den Rechnungsabschluss zu genehmigen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium zu ertheilen, von dem inclusive des Vortrages ex 1895 per 1439·06 fl. zur Verfügung stehenden Reingewinne per 8469·46 fl. zur Dotirung des Reservefonds 351·52 fl., zur Dotirung des Erneuerungsfonds 377·94 fl., zur Abschreibung auf Debitoren 400 fl., sowie zur Ausbezahlung einer einpercentigen Dividende an die Prioritätsactien 6340 fl. zu verwenden, den Rest endlich auf neue Rechnung vorzutragen. Die aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Mitglieder Lorenz Zuckermandel und Gustav Mosshagen wurden einstimmig wiedergewählt.

Bei der hienach abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Lorenz Zuckermandel zum Präsidenten und Dr. Friedrich Ritter von Graf zum Stellvertreter des Präsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 4978/I.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. April d. J. dem Oberinspector der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Eduard Rupp anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, pflichttreuen und belobten Dienstleistung das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung.

Die im Binnengütertarife für normalspurige Linien (Theil II) vom 1. April 1897 enthaltenen „besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" sind gemäss der Vorschriften unter I (2) genehmigt.

Dresden, am 12. April 1897. [274]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VII zu Tarif Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 tritt zu dem im obbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden Tarifhefte 2 des Theiles II, giltig vom 1. August 1893, der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung des Titelblattes.
2. Aenderung des Vorwortes.
3. Aenderung der Eintheilung der preussischen Staatsbahn-Directionsbezirke.
4. Einbeziehung der Station Remscheid-Bliedinghausen in die Tarife.
5. Einbeziehung der Station Altkladno der B.E.B. in den Classenguttarif.
6. Einbeziehung der Station Lundenburg der K.F.N.B. in den Ausnahmetarif Nr. 2 (für Holz etc.).
7. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 3 (Zinkerz).
8. Neuer Ausnahmetarif 5/a (Chamottesteine oder Chamottemörtel).
9. Erweiterung des Ausnahmetarifes 6 (Thon, lose oder in Säcken verpackt).
10. Aufnahme der Station Gross-Wisternitz der k.k.St.B. in den Ausnahmetarif 12f (Roheisen).
11. Einbeziehung der Station Gojau der k.k.St.B. in den Ausnahmetarif 14 (Schwefelkies).
12. Neuer Ausnahmetarif 17/a (Dachschiefer im Verkehre nach Oesterreich).
13. Aufnahme der Station Saaz der B.E.B. in den Ausnahmetarif 18 (leere Bierfässer).
14. Neuer Ausnahmetarif 29 (Rohbenzin [Petroleumnaphtha]).
15. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lollar und Giessen einerseits und den Wiener Bahnhöfen etc. andererseits.

Exemplare des Nachtrages VII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Pfennig oder 24 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1897. [275]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über sächsische Staatsbahnen. Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Tetschen, Moldau und Eger.

Abänderung der Giltigkeitsdauer für Rückfahrkarten.

Mit 1. Juni 1897 wird in den obgenannten Verkehren die Bestimmung über die Giltigkeitsdauer der Rückfahrkarten dahin abgeändert, dass die Geltung derselben zur Rückreise um 12 Uhr Nachts des letzten Geltungstages erlischt.

Wien, am 15. April 1897. [276]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses in Bubna, Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Tarifen für Getreide-Transporte, und zwar:
a) im Theil III, Heft 3, vom 1. December 1896,
b) im Theil III, Heft 5, vom 1. September 1889.

Ad a) (Theil III, Heft 3):

Die auf Seite 182 unter Absatz 2, fortl. Nr. 4 a, enthaltene Bezeichnung: „Lagerhaus und Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna", sowie

ad b) (Theil III, Heft 5):

die auf Seite 4 unter I k enthaltene Bezeichnung: „Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna" wird abgeändert in
„Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum, Bubna St. E. G."

Wien, am 17. April 1897. [277]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Personenverkehr über Kufstein und den Brenner.

Sistirung der Einführung des II. Nachtrages zum Tarife für obigen Verkehr.

Der vorbezeichnete Nachtrag II, dessen Einführung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 32 vom 18. März 1897 auf den 1. Mai 1897 publicirt wurde, gelangt nicht zur Ausgabe.

Wien, am 15. April 1897. [278]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages I zum Gebührentarife.

Am 1. Juni 1897 tritt der Nachtrag I zum Gebührentarife für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:
1. Neue Fahrpreise und Tarifbestimmungen für Abonnementskarten;
2. Fahrpreisermässigungen für Mitglieder touristischer Vereine;
3. Fahrbegünstigungen für Gesellschaftsfahrten von Vereinen, Corporationen etc.;
4. Fahrpreisermässigungen für Arbeiter und Arbeiterinnen;
5. Tarifbestimmungen für die Einleitung von Sonder-Personenzügen für grössere Gesellschaften, und
6. Stationsnamenänderung.

Wien, am 19. April 1897. [279]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Preussisch-Oesterreichische Grenzstationen.

Einführung fester Rundreise-Fahrkarten.

Ab 1. Mai 1897 gelangen in Breslau feste Rundreise-Fahrkarten für nachfolgende Touren und zu nachstehenden Preisen zur Verausgabung:

Rundreise II.

Breslau—Breslau.

Breslau Freib. Bhf. — Königszelt — Ruhbank — Liebau — Trautenau—Freiheit-Johannisbad—Hohenelbe (Gebirgsübergang)—Schmiedeberg oder Petersdorf i. R.—Hirschberg i. Schl. — Lauban — Kohlfurt — Liegnitz — Breslau Oberschl. oder Märk. Bahnhof

Preis II. Classe 17 Mark 80 Pfg.
„ III. „ 11 „ 90 „
Giltigkeitsdauer 14 Tage.

Rundreise III.

Breslau—Breslau.

Breslau Freib. Bhf. — Königszelt — Ruhbank — Liebau (Gebirgsübergang) — Tannwald — Reichenberg — Friedland i. B. (Gebirgsübergang)—Friedberg a. Q.—Greiffenberg i. Schl. — Lauban — Kohlfurt — Liegnitz — Breslau Oberschl. oder Märk. Bahnhof

Preis II. Classe 16 Mark 80 Pfg.
„ III. „ 11 „ 30 „
Giltigkeitsdauer 14 Tage.

Rundreise IV.

Breslau—Breslau.

Breslau Oberschl. Bhf. — Brieg — Grottkau — Neisse — Ziegenhals—Freiwaldau-Gräfenberg—Hannsdorf (Gebirgsübergang) — Mittelwalde — Glatz — Breslau Oberschl. Bhf.

Preis II. Classe 12 Mark 50 Pfg.
„ III. „ 8 „ 10 „
Giltigkeitsdauer 14 Tage.

Wien, am 16. April 1897. [280]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den Norddeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg tritt nicht am 1. Mai 1897, sondern erst am 1. Juni 1897 in Wirksamkeit.

Der bisherige Tarif für diesen Verkehr vom 1. September 1893 sammt Nachtrag I bleibt somit bis 1. Juni 1897 in Kraft.

Wien, am 16. April 1897. [281]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Teplitz über die Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

(Tarif vom 15. Mai 1893.)

Aenderung der Geltungsdauer der Rückfahrkarten.

Vom 1. Juni 1897 an erlischt die Geltung der im obigen Verkehre zur Ausgabe gelangenden Rückfahrkarten um 12 Uhr Nachts des letzten Geltungstages.

Prag, am 16. April 1897. [282]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Schlafwagenverkehr Wien—Karlsbad und Wien—Prag.

Vom 1. Mai 1897 angefangen werden bei den Schnellzügen Nr. 5/n St.E.G. und Nr. 29 B.E.B., bezw. Nr. 30 B.E.B. und Nr. 8/n St.E.G. in den Relationen Wien—Karlsbad über Brünn—Prag und Wien—Prag über Brünn besondere Schlafwagen in Verkehr gesetzt.

Für die Benützung dieser Schlafwagen sind ausser den tarifmässigen Schnellzugs-Fahrpreisen für die I., bezw. II. Classe noch folgende Gebühren zu entrichten, und zwar:

rücksichtlich der Strecke Wien—Karlsbad oder umgekehrt:
für die I. Classe fl. 5·40 per Fahrkarte
„ „ II. „ „ 4·20 „ „

rücksichtlich der Strecke Wien—Prag oder umgekehrt:
für die I. Classe fl. 4·— per Fahrkarte
„ „ II. „ „ 3.— „ „

Wien, am 20. April 1897. [283]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Predeal und Verciorova.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Februar 1897 giltigen directen Personen- und Gepäckstarif.

Mit 1. Juni 1897 tritt der Nachtrag I zum rubricirten Personen- und Gepäckstarife, enthaltend Berichtigungen und geänderte Fahrpreise, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst um den Preis von 5 kr. von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 20. April 1897. [284]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
907	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandtarifes	Trieben, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	allen jenen sächsischen Binnen- und sächsisch-preussischen Wettbewerbstationen, für welche im Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandtarif, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1892 Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b mit Rottenmann, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, vorgesehen sind	Aufgabe in completen Wagenladungen von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum und Einhaltung der im Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandtarife für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 giltigen Bestimmungen	Vom 20. April 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1892	Besteht nicht	**Der im Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandtarif, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1892 für Rottenmann, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, enthaltene Frachtsatz unter Zuschlag von vier Pfennig (4 Pfge.) pro 100 kg**		Im Kartirungswege		
908	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**		V i e h s a l z	Ebensee oder Hallein	einer in Böhmen gelegenen Bestimmungs-, bezw. letzten Anschlussstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, rücksichtlich derer die Frachtsätze über die bayerische Route sich billiger stellen als ausschliesslich über die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen b) „ „ „ „ „ „ 10.000 „ }	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	L o c a l t a r i f		ad a) und b) Die von der Versandtstation Ebensee oder Hallein bei Instradirung über Bayern bis zur Bestimmungs-, bezw. letzten Anschlussstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen sich ergebende billigere Gesammtfracht wird auf die inländische Transportstrecke, soweit die k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Betracht kommen, übernommen. Als Abrechnungscours der Markwährung wird 1 Mark = 59 kr. ö. W. berechnet		I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, spätestens 3 Monate nach Anlangen der Sendungen in der Abgabsstation bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
909	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Dachschiefer	Bacharach Bestwig Boppard Brachbach Eiserfeld Fredeburg Gleidorf Lammersdorf Langerwehe Malmedy Montenau Oberwesel Olsberg Raumland-Berleburg Schmallenberg St. Vith	a) Budapest-Józsefváros, -Kelenföld, -Lipótváros, -nyugoti p. u., Köbánya also p. u., -Köbánya felsö p. u. b) Pozsony	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Mai bis zur tarifmässigen Durchführung, spätestens bis Ende December 1897	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. December 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark a) b) 2·11 1·80 2·25 1·94 2·15 1·86 2·19 1·88 2·19 1·88 2·28 1·97 2·27 1·96 2·42 2·11 2·36 2·05 2·45 2·14 2·42 2·11 2·12 1·81 2·24 1·93 2·21 1·90 2·27 1·96 2·41 2·10		Im Kartirungswege		
910	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steine der Pos. S. 58 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Adolfsthal	Budweis	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	7 Kreuzer 14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
911	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Seilerwaaren (Pos. S. 44 der Güterclassification des Tarif-Theiles I)	Radymno	Stationen der im Abschnitte B des Heftes 2 zum Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, angeführten Linien	Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Mai 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	der Classe II	der Classe A	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg zu bewirkende Vorlage der Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist	
912	Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Getreide des Specialtarifes 1	Reichenberg transit (von Stationen der B.N.B.) Turnau transit (von Stationen der B.N.B.) Turnau loco	Gablonz a. N.	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883 und Localtarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. Juli 1895	Verschieden	Verschieden	2·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche den Rückvergütungsstempel einer Eisenbahn nicht tragen dürfen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
913	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen der Positionen E—8, 9 und 10 des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre (Ausnahmetarif 9 im Rückvergütungswege)	Dresden-Elbkai	Blansko	Bei Aufgabe von, resp. bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	119 Pfennige	112 Pfennige	7 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennige, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag	Blansko				92 Pfennige	85 *) Pfennige	7 Pfennige			
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Blansko				97 Pfennige	90 *) Pfennige	7 Pfennige			
914	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steine der Classe C (Posit. 8—57 der Güterclassification)	Wostromeř und Horitz	Budapest	Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Oesterreichischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Kreuzer ö. W. 91·7	Verschieden	Im Kartirungswege		Die eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
			Steine der Classe B (Posit. 8—59 der Güterclassification)	Wostromeř und Horitz	Budapest					99·7				
			Steine der Classen B und C (Position 8—57 und 8—59 der Güterclassification)	Wostromeř und Horitz	Jedlesee					52·7				
					Korneuburg					52·7				
					Stadlau					52·7				
					Wien Donauquaibahnhof					56·7				
				Wostromeř	Wien Oe.N.W.B., „ St.E.G., „ K.F.N.B.					52·7				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
915	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Pflastersteine	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Chotzen (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Satz	16 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
916	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Artikel, welche laut Tarif „Theil I" vom 1. Jänner 1893 nach: Classe C Specialtarif 3; Classe B Specialtarif 2; Classe A tarifiren	Wien (St.E.G.) transit, Stadlau transit, Wien Donauquai (Stadlauerbrücke) transit	Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Classe C, Specialtarif 3: Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Classe B, Specialtarif 2: Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief; Classe A: Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f	Bestehen keine directen Sätze	4 Kreuzer		I m K a r t i r u n g s w e g e		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergeben und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem nebigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten
917	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Grussbach-Schönau	Graz (S.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen	259 Heller incl. Manipulationsgebühr	271 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
918	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Güter aller Art (Eil- und Frachtgüter)	Budapest-Angyalföld und vice versa	Fiume und Triest	Bei Einhaltung der im Theil II, Heft 1, bezw. Heft 2 des Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Theile II des Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes, resp. Localtarife	Verschieden	Die im Theil II, Heft 1, bezw. Heft 2 und im „Anhange" des Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverbandes für die Station Budapest-Lipótváros bestehenden Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		
919	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glasflaschen, ordinäre, der Pos. G – 20 des Tarifes „Theil I"	Neusattl	Budafók und Promontor	Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Sätze	243 Heller		Im Kartirungswege		
920	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E – 6 und E – 7 des Tarifes „Theil I"	Krompach	Wien (St.E.G.) oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife „Theil II, Heft 3" vom 1. Jänner 1897	199 Heller	163 Heller	36 Heller	Im Kartirungswege		
						Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			303 Heller	353 Heller	50 Heller			
						Aufgabe in beliebigen Mengen			338 Heller	283 Heller	55 Heller			
						Aufrechthaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen								
921	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des Ausnahmetarifes für niederschlesische Steinkohlen und und Coaks nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1889, und von Mittelsteine (St.E.G.)	Kromau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zu Theil II, Heft 3 des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden		9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender [illegible] bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungs-[illegible] tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 einzusenden sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
922	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten	Sämmtlichen österreichischen Verbandstationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (oder umgekehrt)	Ingolstadt Localbahnhof, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil III, Heft 3, vom 1. December 1896 des Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die Frachtsätze des vorbezeichneten Tarifes für die Station Ingolstadt Centralbahnhof, erhöht um 2 Pfennig für 100 kg		Im Kartirungswege		Die Entfernungen für Ingolstadt Centralbahnhof sind hinsichtlich Ingolstadt Localbahnhof um 3 km zu erhöhen
923	Südbahn-Gesellschaft		Trieurabfälle	Zagrab S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft I, für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband	228 Heller	140 Heller	88 Heller	Im Kartirungswege		
924	Südbahn-Gesellschaft		Blauöl, Mineraltheer und Mineral-Schmieröl	Triest S.B. und Fiume	Steinbrück	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	76 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
925	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mauer- und Dachziegel	Saybusch-Zablocie	Oderberg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane. Die Sendungen müssen für die Neuanlage eines industriellen Etablissements in Oderberg bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	13·8 kr.	11 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Oderberg als Versender und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen für die Neuanlage eines Industrie-Etablissements in Oderberg verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
28	Nr. 149 vom 29. December 1896	2723	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Leere Fässer (alte, gebrauchte)	Kolomea Bahnhof	Peczenizyn-Szczepanowski loco	Die Worte „(alte, gebrauchte)" nach den Worten „leere Fässer" sind zu eliminiren	
29	Nr. 1 vom 2. Jänner 1897	12	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Knochenleim	Budapest-dunaparti-teherpályaudvar Budapest-Lipótváros	Fiume und Triest	In der 5. Rubrik sind nach „Budapest-Lipótváros" die Worte „und Budapest-Angyalföld" einzuschalten: Diese Abänderung, bezw. Erweiterung gilt vom dritten Tage nach erfolgter Verlautbarung	

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

EINLADUNG

zur

51. als ordentlichen 44. Generalversammlung

der stimmberechtigten **Actionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn,** welche am **17. Mai 1897,** Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu **Prag,** Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1896;
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1896;
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes;
4. Wahl in den Verwaltungsrath;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1897.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien — mindestens 5 Stück Actien lit. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Actien lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Prag;
„ „ k. k. priv. Allgemeinen österr. Bodencreditanstalt in Wien;
„ „ Allgemeinen deutschen Creditanstalt in Leipzig;
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin;
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München;
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.;
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 9. Mai 1897 zu hinterlegen.

Prag, am 15. April 1897.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Verkaufs-Ausschreibung.

Die **k. k. Staatsbahn-Direction** in **Lemberg** beabsichtigt, im öffentlichen Offertwege eine alte, ausrangirte, nicht demontirte Locomotive (Nr. 3115) mit zwei gekuppelten Achsen und circa 25·4 Tonnen Gewicht mit zugehörigem zweiachsigen Schlepptender (Nr. 605) von circa 9·5 Tonnen Gewicht ohne Ausrüstung gegen Baarzahlung zu verkaufen.

Diese Locomotive sammt Tender steht in der Werkstätte Stryj der k. k. Staatsbahnen zur Besichtigung bereit.

Der Käufer ist verpflichtet, nach Ankauf dieser Fahrbetriebsmittel selbe binnen längstens zwei Wochen abzuholen, da sonst über diese Zeit hinaus Lagerzins aufgerechnet wird.

Das mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen versehene Offert ist in versiegeltem Couvert mit der Aufschrift:

„Offert auf Ankauf einer Locomotive sammt Tender"

bis längstens 25. Mai 1897, um 12 Uhr Vormittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Gleichzeitig ist, jedoch separat, bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse in Lemberg ein Vadium in der Höhe von 10 pCt. des offerirten Kaufpreises zu erlegen.

Offerte, welche diesen Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Die Eröffnung der eingelangten Offerte findet am 26. Mai 1897, um 10 Uhr Vormittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Lemberg, im April 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der **Actiengesellschaft der ostgalizischen Localbahnen** herzustellenden Linie **Hadyńkowce—Iwanie puste** mit Abzweigung von **Teresin** nach **Skała** ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues,** dann aller **Ober- und Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungs- und Weichensicherungs-Anlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecken	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen und Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Wygnanka—Szmańkowczyki	7	2·077 — 12·300	10·223	60.580	29.582	3.038	57.400	150.600
Szmańkowczyki—Jezierzany	8	12·300 — 22·000	9·700	46.388	43.015	2.482	20.200	112.085
Jezierzany—Teresin	9	22·000 — 30·663	$8·721_2$	221.509	31.435	1.746	2.800	257.490
Teresin—Borszczow	10	31·149 — 41·000	10·000	122.175	44.555	2.108	24.000	192.838
Borszcow—Germakówka	11	41·000 — 51·250	10·228	107.703	42.607	2.565	18.000	170.875
Germakówka—Iwanie puste	12	51·250 — 61·110	9·860	121.632	52.192	2.228	75.000	251.052
Teresin—Iwankow	13	30·663 — 31·149 0·229 — 7·100	7·357	55.910	40.751	1.818	63.000	161.479
Iwankow—Skała	14	7·100 — 14·236	7·136	65.927	36.987	1.736	101.200	205.850
		Zusammen . .	$73·225_2$	801.824	321.124	17.721	361.600	1,502.269

Die Vollendungstermine sind für alle Lose derart festgesetzt, dass ab 15. April 1898, beziehentlich im Baulose 9 ab 15. September 1897 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 1. Juni 1898 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Wasserbeschaffungs-Anlagen, der Entleerungsgruben, Drehscheiben, Wasserkrahne, Brückenwaagen und der Weichensicherungs-Anlagen ungehindert begonnen werden kann, dass ferner am 15. Juli 1898 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können, und dass endlich am 31. August 1898 die Betriebseröffnung anstandslos erfolgen kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die sonstigen Offertbeilagen sind bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I. Bezirk, Elisabethstrasse Nr. 9) und bei der k. k. Eisenbahnbauleitung II in Tarnopol einzusehen und von den Offerenten zu fertigen. Diese Behelfe sind mit Ausschluss der Pläne bei den vorbezeichneten Dienststellen auch gegen Bezahlung erhältlich.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis **12. Mai 1897, 12 Uhr Mittags,** bei dem Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags beim Departement 18 statt. Das Offert muss auf sämmtliche Herstellungen des Loses lauten, und ist für jedes Baulos ein besonderes Offert einzubringen. Der Offertleger hat bis zum 15. Juni 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen. Das zu erlegende Vadium beträgt für: Baulos 7 ö. W. fl. 7500·—, Baulos 8 ö. W. fl. 5600.—, Baulos 9 ö. W. fl. 12.900·—, Baulos 10 ö. W. fl. 9700·—, Baulos 11 ö. W. fl. 8500.—, Baulos 12 ö. W. fl. 12.600.—, Baulos 13 ö. W. fl. 8100.— und Baulos 14 ö. W. fl. 10 300·— und wird im Erstehungsfalle als Caution zurückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurde, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im April 1897.

K. k. Eisenbahnministerium.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Landesfürstliche Commissäre

einschliesslich der auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr 70, bestellten

Regierungscommissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Dr. Carl Weber, Bezirkshauptmann bei der Landesregierung in Salzburg.

Bei der Localbahn Asch-Rossbach: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Auspitz-Stadt Auspitz als Regierungscommissär: Hugo Pulpan, Bezirkshauptmann in Auspitz.

Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Conrad Prinz Hohenlohe-Schillingsfürst, Bezirkshauptmann in Teplitz.

Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Alfons von Glaser, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.

Bei der Localbahn Beneschau-Wlaschim: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Böhmischen Commercialbahnen: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Böhmischen Nordbahn: Johann Filip, Bezirkshauptmann bei der Statthalterei in Prag. Stellvertreter: Friedrich Stadler von Wolfersgrün, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Localbahn Borki wielkie—Grzymałów: Doctor Stanislaus Uttyanowski, Statthaltereisecretär in Lemberg.

Bei der Bozen-Meraner Bahn: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes. Stellvertreter: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dr. Aurel Ritter von Onciul, Bezirkshauptmann bei der Statthalterei in Brünn.

Bei den Bukowinaer Landesbahnen als Regierungscommissär: Johann Fekete de Bélafalva, Landesregierungsrath in Czernowitz.

Bei den Bukowinaer Localbahnen: Johann Fekete de Bélafalva, Landesregierungsrath in Czernowitz.

Bei der Buschtěhrader Eisenbahn: Alois Hofmann, Hofrath bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Localbahn Čerčan-Modřan als Regierungscommissär: Adolf Heinz, Bezirkshauptmann in Beneschau.

Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.: Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: Dr. Victor Rudel, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes. Stellvertreter: Carl Janka, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn: Dr. Max Freiherr von Buschman, Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz. Stellvertreter: Dr. Siegfried Ritter Manger von Kirchsberg, Bezirkshauptmann in Hartberg.

Bei der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf von Amberg, Ministerialsecretär und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Hofrath bei der Landesregierung in Salzburg.

Bei der Localbahn Gleisdorf-Weiz: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft: Franz Freiherr von Aichlburg-Labia, Bezirkshauptmann in Gmunden.

Bei der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Josef Schardinger, Oberbergrath bei der Berghauptmannschaft in Wien.

Bei der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha: Dr. Zdenko Ritter von Forster, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Innsbruck-Hall i. T.: Felix Gabos, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Innsbruck.

Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan von Hochbrunn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Dr. Emil Hardt, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft: Carl Graf, Statthaltereirath in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.
Bei der Kuttenberger Localbahn als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.
Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.
Bei der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.
Bei der Mährisch-schlesischen Centralbahn: Camill Kuranda, Sectionsrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Alfons von Glaser, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.
Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau): Rudolf von Amberg, Ministerialsecretär und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.
Bei der Localbahn Melnik-Mšeno als Regierungscommissär: Josef Bliženec, Bezirkshauptmann in Melnik.
Bei der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee: Leopold Freiherr von Lichtenthurn, Bezirkshauptmann in Bozen.
Bei der Localbahn Mšeno-Unterčetno als Regierungscommissär: Alexius Komers, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Jungbunzlau.
Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Carl Graf, Statthaltereirath in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisecretär in Linz.
Bei der Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf): Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.
Bei der Localbahn von Nakři-Netolitz nach Netolitz als Regierungscommissär: Carl Loula, Statthaltereisecretär in Prag.
Bei der Neutitscheiner Localbahn: Adam Graf Romer, Bezirkshauptmann in Neutitschein.
Bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.
Bei der Oesterr. Nordwestbahn; Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Franz X. Freiherr von Buschman, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. Josef Ritter von Küchler, Ministerialrath im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.
Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Dr. Zdenko Ritter von Forster, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.
Bei den Ostgalizischen Localbahnen: Stefan Graf Romer, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Alfred Ressig, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.
Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Rudolf von Amberg, Ministerialsecretär und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien
Bei der Pinzgauer Localbahn-Gesellschaft: Dr. Hans Dobner von Dobenau, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.
Bei der Localbahn Plan-Tachau: Josef Schöpfer, Bezirkscommissär in Tachau.
Bei der Localbahn Postelberg-Laun: Johann Schaller, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.
Bei der Localbahn Potscherad-Wurzmes: Rudolf Keller, Statthaltereisecretär in Prag.
Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Camill Hoffmeister, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.
Bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg: Dr. Robert Sturm, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.
Bei der Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.
Bei der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn: Emil Ritter Krticzka von Jaden, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Hofrath bei der Landesregierung in Salzburg.
Bei der Salzkammergut - Localbahn - Actiengesellschaft: Ludwig Sauter, Hofrath bei der Landesregierung in Salzburg.
Bei der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal als Regierungscommissär: Franz Josef Pappisch, Bezirkshauptmann in Joachimsthal.
Bei der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.
Bei der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya: Oskar Ritter von Keller, Bezirkshauptmann in Waidhofen a. d. Thaya.
Bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl: Alfons Edler von Glaser, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.
Bei den k. k. Staatsbahnen als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.
Bei der Stauding-Stramberger Localbahn: Adam Graf Romer, Bezirkshauptmann in Neutitschein.
Bei den Steiermärkischen Landesbahnen als Regierungscommissär: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.
Bei der Steyrthalbahn-Gesellschaft: Hugo Ritter von Hebenstreit, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Steyr. Stellvertreter: Anton Rossi, Bezirkscommissär in Steyr.
Bei der Localbahn Strakonitz-Winterberg: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.
Bei der Südbahn-Gesellschaft: Sectionschef Rudolf Freiherr von Lilienau, Generalinspector der österreichischen Eisenbahnen. Stellvertreter: Dr. Zdenko Ritter von Forster, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.
Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Franz X. Freiherr von Buschman, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft: Conrad Prinz Hohenlohe-Schillingsfürst, Bezirkshauptmann in Teplitz.
Bei der Localbahn von Tłumacz-Palahicze nach Tlumacz als Regierungscommissär: Josef Salamon, Bezirkshauptmann in Tłumacz.
Bei der Ungarischen Westbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.
Bei den Unterkrainer Bahnen: Dr. Franz Liharzik, Ministerialrath im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionschefs.
Bei der Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Dr. Victor Rudel, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium, und Gottfried Rapp, Bezirkscommissär in Trient.
Bei der Localbahn Vöcklabruck-Kammer als Regierungscommissär: Dr. Robert von Welser, Bezirkshauptmann in Vöcklabruck.
Bei der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn als Regierungscommissär: Carl Loula, Statthaltereisecretär in Prag.
Bei der Welser Localbahn-Gesellschaft; Carl Binder, Bezirkshauptmann in Wels.
Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Ladislaus Miller, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.
Bei den Wiener Localbahnen: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.
Bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Linien der Wiener Stadtbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Sectionsrath im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Moldauthein als Regierungscommissär: Heinrich Schebanek, Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Pilsen.

Bei der Localbahn Wodňan-Prachatitz: Dr. Carl Freiherr v. Banhans, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Wotic-Selčan: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Ybbsthalbahn: Oskar Freiherr von Pusswald, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Sectionschef i. P.

Bei der Zvoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Localbahn Zwittau-Polička: Ladislaus Miller, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei dem Creditinstitute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten: Dr. Friedrich Freiherr von Raymond, Sectionsrath im Finanzministerium, mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes. Stellvertreter: Dr. Robert Grienberger, Ministerial-Vicesecretär im Finanzministerium.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes.

Bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Max Zerboni di Sposetti, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Alfred Schön, Ministerialconcipist im Handelsministerium.

Bei der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd: Ernst Becher, Präsident der Seebehörde in Triest. Stellvertreter: Natalis Ebner von Ebenthal, Ministerialrath im Handelsministerium, und Dr. Franz Freiherr Strobach von Kleisberg, Hofrath der Seebehörde in Triest.

Bei der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Dr. Mauriz Rössler, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Società di navigazione a vapore Trieste-Istria: Dr. Peter Ritter von Rešetar, Rath der Seebehörde in Triest.

Bei der Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft: Dr. Alexander Poppović, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen: Carl Breisky, Oberinspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. Wien, 24. April 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 30. März 1897*) für die Localbahn Wolframs-Teltsch.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Wenzel Povolný, Bürgermeister der Stadt Teltsch, im Vereine mit Dr. Josef Sobotka, Advocat in Teltsch, Carl Schumpeter und Berthold Münch in Triesch die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Wolframs der Staatsbahnlinie Iglau—Cerekwe über Triesch nach Teltsch in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Für die concessionirte Eisenbahn wird vom Staate für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76 Jahres der Concessionsdauer die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von 42.500 fl. behufs der Sicherstellung der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen obiger Zeit zu tilgenden Prioritätsanlehens in dem Nominalbetrage von 1,000.000 fl. ö. W. Noten gewährt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

§ 3.

Von dem nach § 2 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 11) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

§ 4.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und zur planmässigen Tilgung des Anlehens an den festgesetzten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre rechtzeitig vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

*) Enthalten in dem am 13. April 1897 ausgegebenen XXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 93.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche thunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 5.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 6.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem allfälligen für das aufzunehmende Prioritätsanlehen zu bezahlenden Regiebeitrage, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 7.

Der Bau der concessionirten Eisenbahn ist sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen und binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 8.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, ferner nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit und insolang Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 10.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der von diesem hiezu delegirten Organe.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Bahnunternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen ein eventuell in Theilschuldverschreibungen zerlegtes, mit vier Percent verzinsliches und binnen 76 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu tilgendes Prioritätsanlehen in dem Nominalbetrage von 1,000.000 fl. ö. W. Noten aufzunehmen.

Die Begebung dieses Prioritätsanlehens hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, der abzuschliessende Darlehensvertrag und die Formularien der eventuell auszugebenden Prioritätsobligationen und der Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Der Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit haben sich die Concessionäre nach den aufgestellten Betriebsbedingnissen, bezw. nach den einschlägigen im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen zu benehmen.

Die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 15.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 7 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das im § 11 bezeichnete Prioritätsanlehen und allfällige sonstige von den Concessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung zur Bedeckung anrechenbare Anlagekosten (§ 11, Absatz 6) aufgenommene Schulden in den noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und das Actiencapital, soweit dasselbe im Zeitpunkte der Einlösung noch nicht getilgt sein sollte, zum vollen Nennwerthe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen ausbezahlt.

Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des Rechtes der staatlichen Einlösung, welche mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorangehenden Jahres in Form einer Erklärung der Regierung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Eisenbahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zugehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse (§ 5) oder aus sonstigen Rechtstiteln, an den Staat überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen der Zustimmung des Specialcommissärs. Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme an neuen über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen

in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der obbezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsausgaben zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zu dem Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben, unbeschadet der aus dem Garantieverhältnisse sich ergebenden Abrechnung mit der k. k. Staatsverwaltung, der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven, soweit dieselben nicht nach Z. 1 vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmen sind, allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3), die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Z. 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn Wolframs-Teltsch.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Wolframs nach Teltsch ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher

Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 23·3 km lange Bahn beginnt am nordöstlichen Ende der Station Wolframs der k. k. Staatsbahnen, nimmt nach Uebersetzung des Iglawaflusses eine vorherrschend südliche Richtung und führt unter Berührung der Ortsgebiete Sollowitz, Triesch, Höditz und Sedlejow nach Teltsch, woselbst die gleichnamige Station im Osten der Stadt derart angelegt wird, dass eine allfällige Fortsetzung der Bahn gegen Datschitz ohne Schwierigkeit möglich wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in der Station Wolframs der Linie Iglau — Wessely der k. k. Staatsbahnen daselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag anzustreben, wobei für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich der Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 m zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 16 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, in Kreuzungsstationen, ferner bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·6 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung" zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter, mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 22 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als der betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als der betriebsführenden Verwaltung der Localbahn zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag als der betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung gegen Entrichtung eines Betrages von 124.500 fl. Seitens der Concessionäre und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Diesbezüglich wird jedoch jetzt schon bestimmt, dass im Falle der auch von anderer Seite bewirkten Fortsetzung der Bahn bis zum Anschlusse an die Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya nächst der Ausgangsstation Wolframs eine Betriebsausweiche und eine von dieser abzweigende Verbindungscurve mit der Staatsbahnlinie Iglau—Ober-Cerekwe, und zwar in der Richtung gegen Iglau auf Kosten der Concessionäre herzustellen sein wird.

Im Falle der weiteren, auch von anderer Seite bewirkten südlichen Fortsetzung unter Benützung der Localbahn Schwarzenau-Zwettl bis zum Anschlusse an die k. k. Staatsbahnen ist das vorgenannte Verbindungsgeleise bis zur directen Einmündung in die Station Iglau der k. k. Staatsbahnen auf Kosten der Concessionäre zu verlängern.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

Insofern nicht der im § 14, Absatz 2, der Concessionsurkunde vorgesehene Fall eintritt, haben nachfolgende Bestimmungen zu gelten:

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 30. März 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 22. April 1897, womit für den Monat Mai 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Auflassung des Durchlasses in km 138·269 am Bahnhofe Ungar.-Hradisch.) Die k. k. Statthalterei für Mähren hat das Project zur Auflassung des 0·6 m weiten offenen Durchlasses in km 138·269 am Bahnhofe Ungar.-Hradisch im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5877/IV.]

— (Neue Heizhausanlage und Vergrösserung des Abrollbahnhofes in Prerau: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei für Mähren hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne anlässlich des Projectes für eine neue Heizhausanlage und Vergrösserung des Abrollbahnhofes in Prerau angeordnet. [E.-M.-Z. 5664/IV.]

— (Erweiterung der Geleiseanlage am Nordende des Bahnhofes Oderberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Erweiterung der Geleiseanlage am Nordende des Bahnhofes in Oderberg ertheilt. [E.-M.-Z. 4202/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 20. März, Z. 11.438, dem Gutsbesitzer von Jász-Monostor, Béla Fáy,
   a) für eine von der Station Süly-Sáp der Hauptlinie Budapest—Arad der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Köka und weiterhin über Tót-Amás, Szt. Lörincz-Káta und die Gemarkung der Gemeinde Jász-Felsö-Szt György in der Station Jászberény mit der Linie Hatvan—Szolnok der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) für eine von der Station Jászberény oder einem sonst geeigneten Punkte der projectirten Linie a) aus abzweigende und diese über Jász-Jókóhalma, Jász-Dozsa und die Gemarkung der Gemeinde Torna-Örs in der Station Heves mit der Mátraer Localbahn verbindende,
   c) für eine von der Station Heves der Linie b) abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Tisza-Nána in der Station Poroszló mit der Localbahn Debreczen—Füzes-Abony verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 20. März, Z. 13.790/III, dem Budapester Fabrikanten Ernst Schottola für eine von der Endstation Buziás der als Sackbahn endigenden Localbahn Temesvár-Józsefváros—Buziás ausgehende, mit Berührung des Bade-Curhauses Buziás bis zum dortigen Curhausparke führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 28. März, Z. 14.745, der Direction der Localbahn-Actiengesellschaft Baja-Zombor—Ujvidék (Neusatz) für eine von der Endstation Baja der obgenannten Linie und der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel) — Baja abzweigende und diese mit Berührung der Ziegelwerke und der Spiritusbrennerei mit der Donau und der dortigen Dampfschiffahrtsstation verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Italien. (Vertragsbedingungen für den Bau des Mailänder Tramwaynetzes mit elektrischem Betriebe.) Die Mailänder städtische Communalverwaltung hat mit der „Société générale d'Electricité, System Edison" einen den Bau des Mailänder Tramwaynetzes betreffenden Vertrag unter folgenden Bedingungen abgeschlossen:

1. Die zu erbauenden Linien sind Eigenthum der Stadt; dieser steht das Recht zu, deren Anzahl zu vermehren, zu vermindern, sowie einzelne Linien zu verlängern und unter einander zu verbinden.
2. Das Erträgniss der Bahnen fliesst in die städtische Casse, welche die Betriebskosten gegen ein Fixum per Wagenverkehrskilometer der Gesellschaft in der Weise vergütet, dass diese ausser der Verzinsung des Investitionscapitals mit einer bestimmten Antheilsquote am Reinerträgnisse des Betriebes participirt.

Der Zugsverkehr dauert während der Sommermonate 18 Stunden, während der Wintermonate 17 Stunden per Tag. Die Anzahl der Wagen ist mit einem Minimum von 163 für den regulären Dienst, von 20 als Reserve und für ausserordentlichen Bedarf, schliesslich von 20 Beiwagen normirt. Ferner verpflichtet sich die Gesellschaft zur Vermehrung der Fahrbetriebsmittel je nach Bedarf.

Der Tarif ist sowohl für directe als für Anschlussfahrten mit 0·10 Frcs. normirt, welcher während zweier nachträglich zu bestimmenden Tagesstunden auf 0·05 Frcs. zu ermässigen sein wird.

Die Dauer der täglichen Dienstleistung des Personals ist mit zehn Stunden bemessen, und gebühren jedem Einzelnen vier freie Tage pro Monat. Der Lohn ist mit 0·30 Frcs. per Stunde bemessen und darf nicht unter ein Minimum von 3 Frcs. per Tag sinken. Nebst der zur Errichtung eines Versorgungsfonds zu leistenden Beisteuer hat die Gesellschaft auf eigene Kosten ihre Bediensteten gegen Unfälle zu versichern. Die in Folge von Todesfall, Untauglichkeit für den Dienst etc. zu leistenden Entschädigungen, Beiträge etc. sind gleichfalls vertragsmässig normirt. Die Dauer der Gesellschaft ist auf 20 Jahre bemessen, nach Ablauf welcher Zeit die Stadt in den Besitz der Linien und des Betriebsmaterials tritt. Während dieser Zeit kann die Gesellschaft zur Umwandlung des Motors in dem Falle verhalten werden, wenn etwa ein neuer, geringere Betriebskosten verursachender Motor erfunden und nach Erprobung als entsprechend befunden werden sollte. Auch ist die Commune berechtigt, nach Ablauf der ersten zehn Jahre den Betrieb jederzeit in eigene Regie zu übernehmen. Das Betriebsnetz besteht aus vorläufig 18 Linien, deren längste, d. i. die Ringbahnstrecke, 12·3 km misst. Der von der Central-Stromerzeugungsstation in Paderno durch Ausnützung der Wasserkraft der Adiga (Etsch) ausgehende elektrische Strom beträgt circa 18.000 Pferdekraft. Ausserdem ist an einem geeigneten Punkte im Bereiche Mailands eine mit Dampfkraft zu betreibende Aushilfs-Maschinenstation zu errichten.

Niederlande. (Strassenbahnbetrieb mit Heisswassermotor.) Der Bericht der im Haag abgehaltenen diesjährigen Generalversammlung der Holländisch-Indischen Tramway-Actiengesellschaft liefert den Nachweis, dass die Betriebskosten auf ihren in Batavia mit Heisswassermotoren, System Francq, Lamm und Mesnard, betriebenen Tramways sich im verflossenen Betriebsjahre auf 49·4 pCt. des Bruttoerträgnisses stellten. In Folge dieses günstigen Ergebnisses beabsichtigt man, nunmehr auch in Holland selbst insbesondere kürzere Tramwaylinien mit Heisswassermotoren des vorbenannten Systems zu betreiben, welches ausserdem auch den Vortheil bietet, dass die ersten Beschaffungs- und Einrichtungskosten wesentlich geringer sind, als jene solcher Strassenbahnen, für deren Zugförderung andere Systeme angewendet werden.

Russland. (Verstaatlichung der Eisenbahn Warschau—Krakau.) Wie aus Warschau berichtet wird, hat die kaiserl. russische Regierung die Verstaatlichung der Hauptlinie Warschau—Krakau definitiv beschlossen, deren Durchführung aber nicht vor dem Jahre 1899 erfolgen wird.

— (Länge der transsibirischen Bahn und Vollendungstermin.) Die Gesammtlänge der von der russischen Regierung auf sibirischem Landesgebiete und weiterhin über China bis zur russischen Hafenstadt Wladiwostok zu erbauenden transsibirischen Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29) beträgt rund 8000 km. Dem Ausführungsprogramme zufolge, soll zwischen Petersburg und Wladiwostok der directe Verkehr ausschliesslich am Schienenwege im Juli 1904 aufgenommen werden.

— (Eisenbahnbauten und Projecte.) Mit Ende des Jahres 1896 sind von theils concessionirten, theils begonnenen Eisenbahnen 6398·27 Werst zum Ausbau verblieben, von welchen 3339·44 Werst auf das sibirische Netz entfallen. Mit Hinzurechnung der noch zu vollendeten finischen und transkaspischen Bahnen wird von 1897 an das russische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von insgesammt 10.132·16 Werst erhalten. Ausserdem sind noch 104·38 Werst Staats- und 1015·50 Werst bisher nicht concessionirter Privatbahnen projectirt.

Schiffahrt.

Sächsisch-böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Personenverkehr auf der österreichischen Elbestrecke 1896.) Im Personenschiffsverkehr der Sächsisch-böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Elbestrecke Leitmeritz—Herrnskretschen hat sich im Jahre 1896 nachstehende Frequenz der einzelnen Stationen ergeben: Herrnskretschen abgefahren 20.133 Personen, angekommen 23.822 Personen; Niedergrund abgefahren 9948 Personen, angekommen 10.137 Personen; Mittelgrund abgefahren 4072 Personen, angekommen 4790 Personen; Tetschen abgefahren 68.181 Personen, angekommen 65.128 Personen; Rosawitz abgefahren 14.917 Personen, angekommen 16.977 Personen; Malschwitz abgefahren 7859 Personen, angekommen 8530 Personen; Topkowitz abgefahren 14.493 Personen, angekommen 17.304 Personen; Tichlowitz abgefahren 12.855 Personen, angekommen 13.255 Personen; Ringstock abgefahren 4719 Personen, angekommen 5295 Personen; Pömmerle und Gross-Priesen angekommen 55.332 Personen, abgefahren 65.846 Personen; Wesseln abgefahren 4655 Personen, angekommen 5761 Personen; Nestomitz abgefahren 18.973 Personen, angekommen 22.878 Personen; Schönpriesen abgefahren 24.906 Personen, angekommen 25.492 Personen; Aussig abgefahren 185.671 Personen, angekommen 169.961 Personen; Wannow abgefahren 10.620 Personen, angekommen 8778 Personen; Birnai abgefahren 9255 Personen, angekommen 9330 Personen; Sebusein abgefahren 5830 Personen, angekommen 8163 Personen; Salesel abgefahren 30.662 Personen, angekommen 29.326 Personen; Praskowitz abgefahren 14.019 Personen, angekommen 16.611 Personen; Lichtowitz abgefahren 13.601 Personen, angekommen 12.009 Personen; Czernosek abgefahren 27.636 Personen, angekommen 30.975 Personen, Lobositz abgefahren 28.074 Personen, angekommen 22.637 Personen; Prosmik abgefahren 5032 Personen, angefahren 5838 Personen; Leitmeritz abgefahren 68.747 Personen, angekommen 53.347 Personen.

Frankreich. (Herabsetzung der Hafengebühren.) Die französische Kammer hat, vorbehaltlich der Zustimmung des Senates, im Interesse der Hebung der in stetigem Rückgange begriffenen mercantilen Seefahrt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36) eine Verfügung von voraussichtlich grosser Bedeutung getroffen. Dem im Sinne des Gesetzes vom 30. Jänner 1872 bisher geltenden System der Hafengebühr-Perception zufolge, müssen fremde Schiffe selbst in dem Falle, wenn nur einige Tonnen Waare oder Stückgüter ausgeladen werden, die volle, nach dem Gesammt-Tonnengehalte des Schiffes bemessene Hafengebühr bezahlen, so z. B. bei einem Tonnengehalte von 6000 Tonnen 6000 Frcs., und auch dann, wenn der Werth der zu löschenden Waare nur einige hundert Francs beträgt. Die Folge davon ist, dass diese Schiffe die französischen Häfen meiden und zur Löschung dieser Theilfracht Antwerpen, Rotterdam etc. anlaufen, von wo aus die Fracht per Localdampfer, Cabotage oder per Eisenbahn an ihre Bestimmung expedirt wird. Ein weiterer Nachtheil ist auch der, dass Exportwaaren franzözischer Provenienz im Falle der Dringlichkeit auf dem vorangegebenen Wege expedirt werden, da transatlantische Dampfer eben nur selten die französischen Häfen aufsuchen. Nachdem sich nun der Erfolg des von schutzzöllnerischen Intentionen inspirirten Gesetzes vom Jahre 1892 als nachtheilig sowohl für die Schiffahrt, als auch für den Handel erwies, wurde der Beschluss gefasst, dass die Hafengebühr nur für die effective Quantität und Qualität der factisch zur Ausladung bestimmten Waare bezahlt werde, und wurden die diesbezüglichen Prorate-Sätze per Tonne mit durchschnittlich 0·35 Frcs. für europäische und mit durchschnittlich 1·25 Frcs. für transatlantische Provenienzen festgesetzt und in ähnlichem Verhältnisse auch die Manipulationsgebühr herabgesetzt.

Verschiedene Mittheilungen.

Generalversammlungen.

23. April: Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.
27. „ Bozen-Meraner Bahn.
27. „ Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (System Rigi).
27. „ Localbahn Neuhaus — Neu-Bistritz (constituirende Generalversammlung).
29. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.
15. Mai: Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
17. „ Steyrthalbahn.
25. „ Oesterr. Nordwestbahn.

Verlosungen.

Am 1. April:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Eisenbahn-Investitionsanleihe v. J. 1888. $4^1/_2$ pCt. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe v. J. 1889. $4^1/_2$ pCt. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Am 6. April:

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 14. April:

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien und 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em., 5 pCt. Goldprioritäten II. Em., 4 pCt. Silberprioritäten Em. 1890 (verlost am 2. November 1896).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten v. J. 1872 (convertirt in 4 pCt. Prioritäten, verlost am 1. Februar).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. B (verlost am 31. October 1896).

Südbahn-Gesellschaft. Actien und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. December 1896).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. April:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 7.50 Silber. — 5 pCt., II. Em., Frcs. 12.50 Gold. — 4 pCt. Stücke zu fl. 1000 und zu fl. 200, Coupon fl. 20.—, resp. fl. 4.— Silber.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 200; Stücke zu Mk. 400 Mk. 8 Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872 fl. 7·50 Silber. — 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1887. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40 Silber. — 4 pCt., steuerfrei, fl. 6.— Silber. — Actien fl. 5.— Silber und Superdividende.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em., Mk. 10.— Gold. — 4 pCt., Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold. — 3 pCt., Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000, 2000, 1000, 200, Coupons Mk. 150.—, 30.—, 15.—, 3.—.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Dividenden.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. Vom 3. April ab fl. 7.—. ö. W.

Mühlkreisbahn. Gegen Coupon Nr. 8 der Prioritätsactien vom 1. Juli ab fl. 2.— ö. W.

Zalathaler Vicinalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 2·50 ö. W.

Arader Waggonfabrik. Vom 1. Mai ab fl. 16.— ö. W.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Vom 10. April ab gegen Coupon per 1. Juli 1897 Nr. 18 der Stammactien fl. 2·50 ö. W.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Gegen Coupon per 1. Juli vom 15. April ab für die Actie fl. 75.— ö. W., für den Genussschein fl. 50.— ö. W.

Personal-Nachrichten.

Das Eisenbahnministerium hat den Beamten der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft Franz Resch als verantwortlichen Betriebsleiter der elektrischen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald bestätigt. [Z. 3348/I.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neuer Fahrplan.

Am 1. Mai 1897 tritt auf allen Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft.

Die wichtigsten Aenderungen gegen den jetzt giltigen Fahrplan sind folgende:

Der Schnellzug Nr. 1 wird von Wien statt um 12 U. 45 M. schon um 12 U. 40 M. Nm. nach Krakau abgehen.

Bei dem Schnellzuge Nr. 3, Abfahrt von Wien 9 U. 30 M. Nachts, Ankunft in Berlin Schlesischer Bahnhof um 11 U. 4 M. Vm., und bei dem Schnellzuge Nr. 4, Abfahrt von Berlin Schles. Bahnhof um 4 U. 42 M. Nm., Ankunft in Wien um 6 U. 40 M. Früh, wird zwischen Wien und Berlin, via Oderberg, auch ein directer Wagen III. Classe verkehren.

Mit den genannten Schnellzügen Nr. 3 und 4 wird via Krakau-Lemberg eine Schnellzugsverbindung von Wien nach Itzkany und retour mit directen Wagen I., II. und III. Classe hergestellt.

Der Schnellzug Nr. 11 wird von Wien statt um 3 U. 40 M. schon um 3 U. 35 M. Nm. nach Oderberg abgehen und auch in Wagram 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 13 wird von Wien statt um 11 U. 15 M. schon um 11 U. 10 M. Vm. nach Prerau abgehen und auch in der Haltestelle Süssenbrunn 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 14, Abfahrt von Prerau um 12 U. 37 M. Nm., wird auch in den Haltestellen Bernhardsthal und Süssenbrunn je 1 Minute anhalten und in Wien statt um 5 U. erst um 5 U. 4 M. Nm. eintreffen.

Der Personenzug Nr. 15, Abfahrt von Wien um 8 U. 25 M. Früh nach Krakau, wird in Oderberg einen neuen Anschluss nach Kaschau herstellen.

Der Personenzug Nr. 17, Abfahrt von Wien um 7 U. 5 M. Abds. nach Krakau, wird in Oderberg einen neuen Anschluss nach Kaschau herstellen.

Der Personenzug Nr. 18, Abfahrt von Krakau um 3 U. 20 M. Nm. nach Wien, wird in Krakau von Podwołoczyska und, via Olmütz-Prerau, von Prag und Böhm.-Trübau Anschlüsse herstellen, von Prerau statt um 11 U. 9 M. erst um 11 U. 23 M. Nachts abgehen und in Wien, wie jetzt, um 5 U. 10 M. Früh eintreffen.

Der Personenzug Nr. 524/24 wird von Marchegg statt um 4 U. 45 M. schon um 4 U. 43 M. Nm. nach Wien abgehen.

Der Personenzug Nr. 29 wird von Wien statt um 4 U. 30 M. erst um 4 U. 50 M. Nm. nach Prerau abgehen, in Rohatetz einen neuen Anschluss an Zug Nr. 3018 von Strassnitz und in Hullein an Zug Nr. 2218 von Bielitz herstellen.

Der Personenzug Nr. 34 wird von Krakau statt um 6 U. 10 M. erst um 6 U. 25 M. Abds. nach Oswięcim abgehen, in Krakau den Anschluss an den Personenzug Nr. 16 der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Tarnopol und Brody herstellen und, via Trzebinia-Szczakowa-Granica, die Verbindung nach Warschau, Moskau und St. Petersburg bewerkstelligen.

Zwischen Wien und Floridsdorf werden an jedem Sonn- und Feiertage die Personenzüge Nr. 47, Abfahrt von Wien um 12 U. 10 M., Ankunft in Floridsdorf um 12 U. 23 M. Nm., und Nr. 48, Abfahrt von Floridsdorf um 1 U. 50 M., Ankunft in Wien um 2 U. 3 M. Nm., in Verkehr gesetzt.

Der Personenzug Nr. 817 wird von Lundenburg statt um 3 U. 5 M. schon um 3 U. 3 M. Früh nach Brünn abgehen.

Der Personenzug Nr. 826/26, Abfahrt von Brünn um 4 U. 2 M. Früh nach Wien, wird in Brünn einen Anschluss an den Schnellzug Nr. 8 der Staatseisenbahn-Gesellschaft von Prag und Karlsbad herstellen.

Der Personenzug Nr. 909, Abfahrt von Brünn um 5 U. 13 M. Nm. nach Prerau, wird in Nezamislitz den Anschluss an den neuen Personenzug Nr. 1009 nach Sternberg und Mähr.-Schönberg herstellen.

Der Personenzug Nr. 910 wird von Prerau statt um 9 U. 14 M. schon um 9 U. 12 M. Vm. nach Brünn abgehen, in Nezamislitz den Anschluss an den neuen Personenzug Nr. 1010 von Sternberg und Mähr.-Schönberg herstellen.

Der Personenzug Nr. 918 wird von Prerau statt um 6 U. 46 M. erst um 7 U. Abds. nach Brünn abgehen.

Der Personenzug Nr. 919 wird von Brünn statt um 6 U. 5 M. erst um 6 U. 10 M. Abds. nach Prerau abgehen.

Zur Vermehrung und Verbesserung der Zugsverbindungen zwischen Wien mit Prossnitz, Olmütz, Sternberg und Mähr.-Schönberg, via Brünn-Nezamislitz, werden zwischen Olmütz und Nezamislitz in beiden Richtungen die neuen Personenzüge Nr. 1009 und 1010 mit Wagen I., II. und III. Classe eingeführt.

Der neue Personenzug Nr. 1010 wird von Olmütz um 8 U. 25 M. Früh abgehen, in Nezamislitz um 9 U. 45 M. Früh ankommen, und Verbindungen von Mähr.-Schönberg, Sternberg, von Prerau, Drahanowitz und Jägerndorf, via Olmütz und Nezamislitz, nach Brünn (nach Okřischko, Iglau, Tischnowitz) und weiter nach Wien mit dem Schnellzuge Nr. 810/10, Ankunft in Wien um 2 U. 35 M. Nm., herstellen.

Der neue Personenzug Nr. 1009 wird von Nezamislitz um 7 U. 2 M. Abds. abgehen, in Olmütz um 8 U. 10 M. Abds. eintreffen und folgende Verbindungen herstellen: Mit dem Schnellzuge Nr. 9/809, Abfahrt von Wien um 2 U. 30 M. Nm., mit dem Personenzuge Nr. 909, Abfahrt von Brünn um 5 U. 13 M. Nm., sowie auch von Okřischko und Iglau, ferner via Prossnitz von Triebitz und via Olmütz nach Sternberg, Mähr.-Schönberg und Böhm.-Trübau.

Mit den Personenzügen Nr. 909/1009 und 1010/910 werden directe Wagen I., II. und III. Classe von Brünn, via Nezamislitz-Olmütz-Sternberg, nach M.-Schönberg und retour verkehren.

Dagegen wird bei den Zügen Nr. 919/1019 und 1020/920 von Brünn nach Olmütz und retour in Nezamislitz ein Wagenwechsel stattfinden.

Der Personenzug Nr. 1018 wird von Olmütz statt um 6 U. 16 M. erst um 6 U. 27 M. Abds. nach Nezamislitz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1019 wird von Neza-

mislitz statt um 8 U. 19 M. erst um 8 U. 42 M. Abds. nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1023 wird von Prossnitz statt um 6 U. 15 M. schon um 6 U. 10 M. Früh nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1027 wird behufs Verbesserung der Verbindung von Wien nach Sternberg, Mähr.-Schönberg und Zöptau von Olmütz statt um 3 U. 40 M. schon um 3 U. 5 M. Früh nach Sternberg abgehen.

Der Personenzug Nr. 1028 wird von Olmütz statt um 11 U. 35 M. schon um 11 U. 33 M. Vm. nach Nezamislitz abgehen und in Prossnitz einen Anschluss an den Zug Nr. 651 der k. k. Staatsbahn von Triebitz herstellen.

Der Personenzug Nr. 1103 wird von Prerau statt um 1 U. 53 M. schon um 1 U. 48 M. Nachts nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1111 wird von Prerau statt um 7 U. 49 M. schon um 7 U. 45 M. Abds. nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1112 wird von Olmütz statt um 8 U. schon um 7 U. 55 M. Früh nach Prerau abgehen.

Der Personenzug Nr. 1118 wird von Olmütz statt um 9 U. 50 M. erst um 10 U. 20 M. Nachts nach Prerau abgehen und in Olmütz auch den Anschluss von Prag und Böhm.-Trübau herstellen.

Der Personenzug Nr. 1432 wird von Myslowitz statt um 9 U. 43 M. schon um 9 U. 38 M. Vm. nach Trzebinia abgehen.

Von Krakau wird der gemischte Zug Nr. 1605 statt um 2 U. 48 M. erst um 3 U. 25 M. Nm., der gemischte Zug Nr. 1631 statt um 7 U. 15 M. erst um 7 U. 35 M. Abds. und der gemischte Zug Nr. 1633 statt um 8 U. 40 M. Früh erst um 9 U. 5 M. Vm. nach Podgórze-Bonarka abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 1625, Abfahrt von Krakau um 5 U. 13 M. Früh nach Podgórze-Bonarka, wird mit Anschluss nach Skawina vom 1. Mai bis Ende September 1897 verkehren.

Der Personenzug Nr. 2217 wird von Kremsier statt um 4 U. 30 M. schon um 4 U. 25 M. Früh abgehen, in Bielitz um 11 U. 34 M. Vm. ankommen und auch den Anschluss an den neuen Personenzug Nr. 23/7 nach Kalwarya herstellen.

Der Personenzug Nr. 2219 wird von Friedek-Mistek statt um 4 U. 30 M. schon um 4 U. 25 M. Früh nach Bielitz abgehen.

Der Personenzug Nr. 2227 wird von Kremsier statt um 11 U. 10 M. erst um 11 U. 25 M. Nachts nach Hullein abgehen.

Der Personenzug Nr. 2235 wird von Kojetein statt um 8 U. 52 M. erst um 9 U. 10 M. Nachts nach Kremsier abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 2245 wird von Friedland statt um 6 U. 35 M. erst um 7 U. Früh nach Friedek-Mistek abgehen.

Zur Unterstützung des Localverkehres zwischen Kremsier und Kojetein werden an jedem Sonn- und Feiertage die Personenzüge Nr. 2224, Abfahrt von Kremsier um 10 U. 20 M. Nachts, Ankunft in Kojetein um 10 U. 47 M. Nachts, und Nr. 2227, Abfahrt von Kojetein um 10 U. 57 M. Nachts, Ankunft in Kremsier um 11 U. 24 M. Nachts verkehren.

Behufs Vermehrung der Zugsverbindungen zwischen Krakau und Wadowice, via Kalwarya einerseits und via Bielitz-Dzieditz andererseits, sowie zur Unterstützung des Personenverkehres in der Strecke Bielitz—Kalwarya werden die neuen Personenzüge Nr. 2317, Abfahrt von Bielitz um 11 U. 39 M. Vm., Ankunft in Kalwarya um 2 U. 26 M. Nm., und Nr. 2320, Abfahrt von Kalwarya um 3 U. 8 M. Nm., Ankunft in Bielitz um 6 U. 14 M. Abds. mit Wagen II. und III. Classe eingeführt.

Der Personenzug Nr. 2321 wird, zur Verbesserung der Zugsverbindung von Wadowice nach Krakau, von Wadowice statt um 6 U. 5 M. erst um 6 U. 35 M. Früh nach Kalwarya abgehen und Anschlüsse nach Krakau und Sucha herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 2331 wird von Bielitz statt um 2 U. 57 M. erst um 3 U. 10 M. Nm. nach Kalwarya abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 2615 wird von Krasna statt um 10 U. 58 M. Vm. erst um 1 U. 10 M. Nm. abgehen, in Mähr.-Weisskirchen statt um 12 U. 20 M. erst um 2 U. 32 M. Nm. eintreffen und die Anschlüsse an die Züge Nr. 15 nach Krakau und Nr. 32 nach Lundenburg, bezw. Wien herstellen.

Der gemischte Zug Nr. 3018 wird von Strassnitz statt um 7 U. 44 M. schon um 7 U. 20 M. Abends nach Rohatetz abgehen und den Anschluss an den Personenzug Nr. 29 nach Prerau und Olmütz herstellen.

Von Wagstadt wird der gemischte Zug Nr. 3216 statt um 10 U. 15 M. erst um 10 U. 25 M. Vm. und Nr. 3232 statt um 2 U. 25 M. erst um 2 U. 30 M. Nm. nach Stauding abgehen.

Vom 1. Mai bis Ende September werden die gemischten Züge Nr. 3733, Abfahrt von Branowitz um 8 U. 12 M., Ankunft in Pohrlitz um 8 U. 47 M. Abds., und Nr. 3734, Abfahrt von Pohrlitz um 7 U. 20 M., Ankunft in Branowitz um 7 U. 54 M. Abends, täglich verkehren.

Der gemischte Zug Nr. 3909 wird von Kojetein statt um 7 U. 20 M. erst um 7 U. 40 M. Abds. nach Tobitschau abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 3930 wird von Tobitschau statt um 8 U. 5 M. erst um 8 U. 24 M. Abds. nach Kojetein abgehen.

In der Sommersaison werden nur an Sonn- und Feiertagen folgende Züge verkehren:

1. Vom 2. Mai bis Ende September von Wien nach Prerau, Olmütz und Sternberg die Separat-Personenzüge Nr. 45/1145/1045:

Abfahrt von Wien 6 U. 40 M. Früh, Ankunft in Prerau 12 U. 12 M. Nm.; Abfahrt von Prerau 12 U. 21 M. Nm., Ankunft in Olmütz 12 U. 56 M. Nm.; Abfahrt von Olmütz 1 U. 56 M. Nm., Ankunft in Sternberg 2 U. 23 M. Nm., und

von Sternberg nach Olmütz, Prerau und Wien die Separat-Personenzüge Nr. 1046/1146/46:

Abfahrt von Sternberg 2 U. 58 M. Nm., Ankunft in Olmütz 3 U. 22 M. Nm.;

Abfahrt von Olmütz 3 U. 40 M. Nm., Ankunft in Prerau 4 U. 11 M. Nm.;

Abfahrt von Prerau 4 U. 20 M. Nm., Ankunft in Wien 9 U. 17 M. Nachts.

2. Von Kojetein nach Bistritz a/H. und retour vom 2. Mai bis incl. 12. September die

Personenzüge Nr. 2237, Abfahrt von Kojetein um 6 U. Früh, Ankunft in Bistritz a/H. um 7 U. 38 M. Früh, und Nr. 2238, Abfahrt von Bistritz a/H. um 5 U. 20 M. Nachmittags, Ankunft in Kojetein um 6 U. 50 M. Abds.

3. Von Friedek-Mistek nach Bistritz a/H. und retour vom 2. Mai bis incl. 12. September die Personenzüge Nr. 2240, Abfahrt von Friedek-Mistek um 6 U. 3 M. Früh, Ankunft in Bistritz a/H. um 8 U. 47 M. Früh, und Nr. 2241, Abfahrt von Bistritz a/H. um 6 U. 20 M. Abds., Ankunft in Friedek-Mistek um 9 U. 31 M. Nachts.

4. Von Golleschau nach Ustron und retour vom 2. Mai bis Ende September die gemischten Züge Nr. 2724, Abfahrt von Ustron um 5 U. 40 M. Früh, Ankunft in Golleschau um 5 U. 58 M. Früh; Nr. 2728, Abfahrt von Ustron um 3 U. 31 M. Nm., Ankunft in Golleschau um 3 U. 49 M. Nm.; Nr. 2729, Abfahrt von Golleschau um 6 U. 10 M. Früh, Ankunft in Ustron um 6 U. 28 M. Früh, und Nr. 2741, Abfahrt von Golleschau um 3 U. 8 M. Nm., Ankunft in Ustron um 3 U. 26 M. Nm.

5. Von Bennisch nach Troppau vom 2. Mai bis Ende August der gemischte Zug Nr. 3534, Abfahrt von Bennisch um 7 U. 45 M. Abds., Ankunft in Troppau um 9 U. 32 M. Nachts.

Näheres ist aus dem affichirten neuen Fahrplanplacate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, giltig ab 1. Mai 1897, zu entnehmen.

Wien, am 15. April 1897. [285]

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses in Bubna (St.E.G.).

In dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarif-Theil II für den obenbezeichneten Verkehr ist unter „C. Besondere Bestimmungen. I. Die Reexpedition von Getreide etc.“, Seite 13, die Bezeichnung des Lagerhauses: „in Bubna, Lagerhaus der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft“ wie folgt abzuändern: „in Bubna, Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum (Bubna St.E.G.“.

Wien, am 9. April 1897. [286]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen.

Die im Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Jänner 1897 auf Seite 11 und 12, sowie die im Nachtrage I zum Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1894 auf Seite 3—6, sodann die im Ausnahmetarife für Petroleum und Rohbenzin vom 1. November 1895 auf Seite 4 und 5 (auch Seite 2 des Nachtrages I, sub Ziffer I, dieses Ausnahmetarifes) enthaltenen besonderen Vorschriften, betreffend Transporte von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen, wurden mit 31. März 1897 ausser Kraft gesetzt.

An Stelle derselben gelten vom 1. April 1897 für den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen die einschlägigen Vorschriften des mit dem gleichen Tage in Kraft getretenen Nachtrages II zu dem vom 1. März 1896 giltigen Tarif-Theil I, Abth. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Soweit Erschwernisse eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen der eingangs angeführten Tarife bis 15. Mai 1897 noch in Kraft.

Wien, am 20. April 1897. [287]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer, Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe der neuen Tarifhefte Theil II, gemeinsames Heft, und Theil II, Heft 2 des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes und der Nachträge IX zu Heft 1 und 2, VII zu Heft 3 und 4, sowie VIII zu Heft 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung in Nr. 33 des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 20. März 1897 wird veröffentlicht, dass die neuen Tarifhefte Theil II, gemeinsames Heft, und Theil II, Heft 2 des Sächsisch-Oestereichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes und die Nachträge IX zu Heft 1 und 2, VII zu Heft 3 und 4, sowie VIII zu Heft 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes nicht am 1. Mai, sondern erst am 1. Juni 1897 in Kraft treten.

Durch Nachtrag VIII zu Heft 5 werden erhöhte Frachtsätze der Classen C 1 und C 2, sowie des Ausnahmetarifes 4 a und 4 b zwischen Franzensbad (S.St.B. und B.E.B.) und Voitersreuth einerseits und Klosterneuburg-Weidling, Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf, Wien-Donauquaibahnhof, Lagerhaus und Praterquai andererseits eingeführt.

Wien, am 21. April 1897. [288]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 tritt zu dem obbezeichneten Verbandsverkehre der Nachtrag I zum Tarife in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen von Stationsnamen, neue und veränderte Frachtsätze, Ergänzung des Verzeichnisses für Schleppbahn-Nebengebühren, Aenderung des Tarifes für Nebengebühren, Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind unentgeltlich bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 22. April 1897. [289]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Im Ausnahmetarif Nr. II für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen u. s. w., giltig vom 1. Juli 1892, sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

Seite des Haupttarifes	Station	Mit Umschlag in Passau, Theilbetrag b statt	richtig
		Pfennige für 100 kg	
16	Schwenningen b/Rottweil	286	186
18	Müllheim i/Baden	229	219
19	Waldshut	189	179
25	Giengen a. d. Brenz . . .	119	166

Wien, am 20. April 1897. [290]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Saitz-Göding.

Tarif der Localbahn Saitz-Göding.

Mit dem noch besonders zu verlautbarenden Tage der Betriebseröffnung tritt der Tarif der Localbahn Saitz-Göding für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der betriebführenden Verwaltung zum Preise von 60 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 16. April 1897. [291]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer combinirter Fahrkarten.

Ab 10. Mai 1897 gelangen von Haida nach Leitmeritz-Stadt über Všetat-Přivor einfache combinirte Fahrkarten (auf der Böhmischen Nordbahn für Schnellzüge, auf der Nordwestbahn für Personenzüge giltig) zur Ausgabe. Die Fahrpreise stellen sich für die II. Classe auf fl. 5.13 ö. W., für die III. Classe auf fl. 2.57 ö. W.

Wien, am 20. April 1897. [292]

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Nachtrag III zum Theil I, Abtheilung B, vom 1. März 1896.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 43 vom 13. April 1897 auf Seite 798 unter [253], bezw. in der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen publicirte Tarifnachtrag III für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr tritt nicht mit 1. Mai 1897, sondern erst mit 1. Juni 1897 in Kraft.

Wien, am 21. April 1897. [293]

Priv. Oesterr.- ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Ausgabe des Nachtrages VIII zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 und, insoweit Erhöhungen platzgreifen, mit 1. Juli 1897 tritt der Nachtrag VIII zu dem in rubro bezeichneten Tarif in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser Ergänzungen der Vorbemerkungen zu den Tarif-Tabellen und des Kilometerzeigers die laut besonderer Bekanntmachung bereits früher erfolgte Einbeziehung der Station Pozsony-dynamitgyár in den Tarif, die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 23 (lebende Bäume etc.) und endlich die Wiedereinführung des laut Nachtrages VI bis Ende December 1896 bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege bestandenen Ausnahmetarifes Nr. 27 (Mahlproducte und Mehl).

Wien, am 21. April 1897. [294]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Tarif der Triester Güterbestättertaxe. Die Börsedeputation in Triest hat mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1897 an einen neuen Tarif der Triester Güterbestättertaxe zur Einführung gebracht, laut welchem für eine Reihe der wichtigsten Artikel, welche in Folge der bestehenden Concurrenzverhältnisse auch bahnseitige Begünstigungen geniessen, diese Taxe aufgehoben wurde. Unter diesen in den Punkten 3 und 4 des Artikels II obigen Tarifes namhaft gemachten Waaren befinden sich alle Erzeugnisse der auf Grund der Gesetze vom 8. Jänner 1891 und 10. August 1895 gesetzlich begünstigten Triester Etablissements, sowie ferner insbesonders: Agrumen, Baumwolle, Holz inclusive Fassdauben, Magnesit, Mehl, Mineralöle, Mineralwasser, Reis, Spiritus und Zucker. Der neue Tarif nebst Bedingungen ist bereits im Verordnungs-Blatte Nr. 20 vom 18. Februar 1897 vollinhaltlich verlautbart.

Ausland.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Nachträge I zu Heft 1 und 2.) Am 1. April sind die Nachträge I zu den Heften 1 und 2 des oben bezeichneten Gütertarifes in Kraft getreten. Sie enthalten Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Barntrup, Bega, Dörentrup, Dorfmark, Fallingbostel, Farmbeck, Geestemünde (Fischereihafen), Jettebruch, Imsum und Poppenburg des Directionsbezirkes Hannover, Norderney des Directionsbezirkes Münster, Nordenham (Fischereihafen) der Oldenburgischen Staatsbahnen und Königsbrück der Sächsischen Staatseisenbahnen, verschiedene Erweiterungen bestehender Ausnahmetarife und einen neuen Ausnahmetarif für Kohlen, Coaks und Briquetts.

Ausserdem wird der Ausnahmetarif 7b (Eisenerze etc.) im Tarifheft 1 am 15. Mai aufgehoben und die Entfernung von Franzensbad-Ahrensburg im Tarifheft 2 mit Giltigkeit vom 15. Mai auf 579 km erhöht.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Geänderte Frachtsätze.) Die directen Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Bad Nauheim, Friedberg in Hessen, Fulda, Giessen und Hersfeld und Ostschweizerischen Stationen sind am 1. April aus den Norddeutsch-Schweizerischen Tarifen (Hefte 3 und 5, erste Abtheilung) in das Heft 2c der Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarife übergegangen und haben dabei sowohl Ermässigungen als Erhöhungen erfahren. Dabei wird bemerkt, dass die alten Frachtsätze für Friedberg in Hessen und Fulda insoweit, als sie bisher zur Ermittlung der Frachtsätze für hintergelegene Stationen (ausser Bad Nauheim, Giessen und Hersfeld) dienten, auch ferner im Norddeutsch-Schweizerischen Verbande zur Anwendung kommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
926	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H 20—1 bis 7 und 9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	W y g o d a	Mährisch-Ostrau und Ostrau-Montanbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen von den in Pos. H —20—6 genannten Hölzern der Güterclassification des Tarifes, Theil I müssen mit directen, an eine Grube adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Theil II, Heft 1 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	134 Heller		Im Kartirungswege		
			Holz, zu Grubenzwecken bestimmt, als Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter und Schwartenpfähle, sämmtliche über 6·3 Meter Länge			Aufgabe als Frachtgut mit directen an eine Grube adressirten Frachtbriefen und Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 20.000 kg für zwei zur Verladung verwendete Wagen				152 Heller				
927	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Holz der Pos. H—19 des Tarif-Theiles I	Freistadt in Oberösterreich und Mauthausen	Aussig (A.T.E.) loco Karbitz Mariaschein Türmitz	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	112 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
928	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine der Classe C	E i n s i e d l	H o h e n e l b e	Diese Steine müssen zur Strassenpflasterung der Stadt Hohenelbe bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	32 kr.	23·8 kr.	8·2 kr.	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Hohenelbe als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
929	Oesterr. Nordwestbahn		a) und b) Bier	Neubidschow	Wien Oe.N.W.B.	a) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	a) 122 kr. b) 122 kr.	a) 111 kr. b) 87 kr.	a) 11 kr. b) 35 kr.	Im Kartirungswege		
			c) Leer retourgehende gebrauchte Bierfässer	Wien Oe.N.W.B.	Neubidschow	c) In beliebigen Quantitäten ad a), b) und c) Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			c) 72·2 kr.	c) 56 kr.	c) 16·2 kr.			
930	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine der Classe C	Einsiedl	Turnau	Diese Steine müssen zur Strassenpflasterung der Stadt Turnau bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. August 1883	16 kr.	9·6 kr.	6·4 kr.	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Turnau als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
931	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eiserne Bleche für Reservoirs	Olmütz	Trzebinia	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für Erweiterungsbauten in Industrie-Etablissements in Trzebinia bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Kreuzer 57·2	55·4	1·8	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Trzebinia als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Erweiterungsbauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	
				Ostrau Montanbahn					32·6	27·6	5·0			
			Eiserne Gefässe	Krakau					15·2	10·4	4·8			

932 Buschtěhrader Eisenbahn

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zu Neubauten in der Baumwollspinnerei und Weberei in Liebauthal bei Königsberg in Böhmen dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach den Stationen Falkenau a. d. Eger und Königsberg Maria Kulm bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
933	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaolinerde aus Pos. E—20 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Haugsdorf (Localbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf)	Schönbrunn	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, resp. die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	68 Heller		Im Kartirungswege		
934	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Butschowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1897	Directer Tarif für den Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	Heller 72·8	Heller 64·8	Heller 8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Mähr.-Ostrau					72·2	64·6	7·6			
935	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle und Coaks	Littitz	Ischl	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	45 Kreuzer = 90 Heller	78·8 Heller	11·2 Heller	Im Kartirungswege		
936	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Rohzucker der Pos. Z—11 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Barzdorf, Localbahn Nieder-Lindewiese Barzdorf (Heinersdorf)	Wawrowitz - Zuckerfabrik	Aufgabe v. n. bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	64 kr. 128 Heller	86 Heller	42 Heller	Im Kartirungswege		
937	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Serie A des Ausnahmetarifes Nr. 3 für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Oswięcim loco	Burdujeni	Bei directer Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenbahnverband. Theil II. Heft 1, vom 1. Jänner 1895		216 Centimes		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
30	Nr. 1 vom 2. Jänner 1897	33	Südbahn-Gesellschaft		W e i z e n	Diversen ungarischen Stationen	Triest (S.B.)	Der auf die Frachtermässigung für den Export nach England etc. und Brasilien bezughabende erste Schlussatz erhält nachstehende Fassung: „Bei den in den Gruppen I—IX angeführten Relationen, sowie bei den Relationen Csáktornya, Mura-Király, Mura-Keresztúr, Legrád, Komárváros, Zala Szt. Iván, Szt. Mihály-Pácsa, Gelse, Berzencze und Gola-Triest (S.B.) wird, wenn mindestens der Auflieferungsbedingung ad a) entsprochen ist, für jene Weizenbezüge, welche mit einem gleich grossen Quantum von Mehl in Wagenladungen à 10.000 kg gedeckt werden, welch' letzteres aus ungarischem, via Südbahn bezogenem Weizen erzeugt und nach England, belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen, sowie nach nordafrikanischen und über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen aussereuropäischen Häfen exportirt wurde, ein Refactiesatz von 100 Hellern pro 100 kg inclusive ungarischer Steuer berechnet." Giltig vom 6. April 1897 bis Ende December 1897	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
7	Nr. 150 vom 31. December 1896	2807	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle	Oderberg transit	Teschen	10. Mai 1897	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. **Wien, 27. April 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsbedingnisse für die schmalspurige Zweiglinie vom Schulplatze in Teplitz zur Gasanstalt der schmalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Teplitz nach Eichwald.

Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn vom Schulplatze in Teplitz zur Gasanstalt ist als Zweiglinie der elektrischen Kleinbahn von Teplitz nach Eichwald eingeleisig und mit einer Spurweite von 1 m herzustellen und auszurüsten.

Die Maximalfahrgeschwindigkeit wird innerhalb der Prager Strasse vorläufig mit 15 km per Stunde, im übrigen Theile der Linie vorläufig mit 10 km per Stunde festgesetzt.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 1·7 km lange Bahn zweigt am Schulplatze in Teplitz von der Hauptlinie ab, führt durch die Schulgasse, die Bahnhofstrasse und die Königsstrasse, hierauf über den Stefansplatz und endlich durch die Mühlgasse und die Prager Strasse, woselbst sie bei der Gasanstalt endet.

3. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 25 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 55 Permille festgesetzt.

4. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Welwarn-Teplitzer Reichsstrasse ist die im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Prag einzuholen.

Dort, wo die Bahn längs einer Seite der Strasse geführt wird, hat die Entfernung der Geleiseachse vom betreffenden Trottoirrande, bezw. Strassenrande mindestens 1·5 m zu betragen.

5. Schlussbestimmung.

Im Uebrigen sind bezüglich des Baues und der Ausrüstung dieser Linie die einschlägigen Bestimmungen der Concessionsbedingnisse für die Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Teplitz nach Eichwald, sowie hinsichtlich der Detailconstruction des Unterbaues, des Oberbaues und der Stationen die betreffenden Genehmigungserlässe des k. k. Eisenbahnministeriums einzuhalten, bezw. sinngemäss zu beachten.

Wien, am 23. März 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn von der Station Hohenelbe der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn durch das Elbethal zur Elbequelle mit eventuellem Anschlusse bei Schneegruben an die dortselbst projectirte Kleinbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische schmalspurige Kleinbahn von der Station Hohenelbe der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn durch das Elbethal zur Elbequelle mit eventuellem Anschlusse bei Schneegruben an die dortselbst projectirte Kleinbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. März 1897. Z. 3169/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Hall in Tirol über Volders, Wattens, Kolsass, Weer, Pill und Schwaz und von da über Duft, Buch, Maurach, Rothholz, Strass und St. Gertraudi nach Brixlegg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Carl Mezger in Tirschenreith in Bayern die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Hall in Tirol über Volders, Wattens, Kolsass, Weer, Pill und Schwaz und von da über Duft, Buch, Maurach, Rothholz, Strass und St. Gertraudi nach Brixlegg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 30. März 1897. Z. 3955/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Kleinbahn anzusehende Zahnradbahn von Freiwaldau nach Gräfenberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Advocaten Dr. Adolf Nettl in Laun mit dem Erlasse vom 7. August 1896, Z. 6480/I (Verordnungs-Blatt Nr. 100 vom 3. September 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Sinne des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, als Kleinbahn anzusehende Zahnradbahn von Freiwaldau nach Gräfenberg auf sechs Monate erneuert.

Wien, am 31. März 1897. Z. 4610/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbezeichneten Localbahnen mit elektrischem Betriebe, und zwar:

1. von der Station Gloggnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Station Semmering mit Abzweigung von Schlagl zur Station Edlitz oder zur Haltestelle Feistritzthal der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, und

2. von der Südbahn-Station Neunkirchen nach Kirchberg am Wechsel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Moriz Engl in Wien mit dem Erlasse vom 23. März 1896, Z. 1039/I (Verordnungs-Blatt Nr. 43 vom 18. April 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbezeichneten Localbahnen mit elektrischem Betriebe, und zwar:

1. von der Station Gloggnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Station Semmering mit Abzweigung von Schlagl zur Station Edlitz oder zur Haltestelle Feistritzthal der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, und
2. von der Südbahn-Station Neunkirchen nach Kirchberg am Wechsel

auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 2. April 1897. Z. 4507/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Franzensthal über Drahno-Aujezd, Sebeschitz, eventuell über Tereschau nach Wejwanov und von da zur Station Radnitz der Staatsbahnlinie Chrast-Radnitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Fabrikanten und öffentlichen Gesellschafter der Firma Brüder Dollfuss, Dr. Georg Zetter in Střešowitz bei Prag, mit dem Erlasse vom 3. October 1895, Z. 37.600 (Verordnungs-Blatt Nr. 121 vom 15. October 1895), ertheilte und mit dem Erlasse vom 31. März 1896, Z. 2877/I, resp. vom 19. October 1896, Z. 11.401/I (Verordnungs-Blatt Nr. 51 vom 7. Mai 1896 und Nr. 133 vom 19. November 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Franzensthal über Drahno-Aujezd, Sebeschitz, eventuell über Tereschau nach Wejwanov und von da zur Station Radnitz der Staatsbahnlinie Chrast—Radnitz auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. April 1897. Z. 4805/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Salzburg: Vergrösserung des Eilgutmagazines und Errichtung von Anstandsorten in der Station Salzburg: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck vorgelegte Project über die Vergrösserung des Eilgutmagazines in der Station Salzburg und die Errichtung von freistehenden Aborten nächt diesem Objecte der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4905/IV.]

— (Strecke Tabor—Pisek: Herstellung einer Entwässerungsanlage in km 56·5—57·0: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction Prag vorgelegte Project über die Herstellung einer Entwässerungsanlage in km 56·5—57·0 der Strecke Tabor—Pisek der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1883/IV.]

— (Linie Nusle—Modřan: Vergrösserung des Aschendepots der Zuckerfabrik Modřan in der Station Modřan: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction Prag vorgelegte Project über die aus Anlass der Erweiterung der Station Modřan der Linie Nusle—Modřan erforderliche Vergrösserung des Aschendepots der Zuckerfabrik Modřan der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5842/IV.]

— (Linie Olmütz—Troppau: Herstellung einer Wasserzuleitung zum Stationsbrunnen in Bärn-Andersdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Wasserzuleitung aus dem Fisterbache zu dem Wasserstationsbrunnen in der Station Bärn-Andersdorf der Linie Olmütz—Troppau ertheilt. [E.-M.-Z. 4590/IV.]

— (Linie Krakau—Podwołoczyska: Errichtung der Haltestelle „Grabing": Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau vorgelegte Project für die Errichtung der Haltestelle „Grabing" in km 105·425 beim Wächterhause Nr. 84 a zwischen den Stationen Czarna und Dembica zur Ausführung genehmigt und den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 3472/IV.]

— (Linie Chodorów—Podwysokie: Verlegung des Bahndurchlasses in km 27·3/4 und Herstellung eines Entwässerungsgrabens bis zum Gniła lipa-Flusse: Politische Begehung.) Am 14. April fand die von der k. k. Statthalterei in Lemberg angeordnete politische Begehung des Projectes für die Verlegung des Bahndurchlasses von km 27·3/4 nach km 27·2/3 nächst der Station Rohatyn und für die Herstellung eines Entwässerungsgrabens bis zum Gniła lipa-Flusse unter der Leitung des k. k. Bezirkshauptmannes Bronislaus Waydowicz statt. [E.-M.-Z. 5479/IV.]

— (Verlegung der Ługbrücke: Politische Begehung.) Am 13. April fand die von der k. k. Statthalterei in Lemberg angeordnete politische Begehung anlässlich der projectirten Verlegung der Ługbrücke von km 1·9/2·0 nach km 2·0/1 der Eisenbahnlinie Choderów—Podwysokie unter der Leitung des k. k. Bezirkshauptmannes Carl Kuryłowicz statt. [E.-M.-Z. 5478/IV.]

Projectirte Localbahn Prachatitz-Wallern. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des Projectes der Localbahn Prachatitz-Wallern auf den 27. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 5687/I.]

Projectirte Localbahn Mšeno—Unter-Četno. (Fristerstreckung des Bauvollendungs-Termines.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund der A. h. Ermächtigung den in § 3 der A. h. Concessionsurkunde für die Localbahn Mšeno—Unter-Cetno festgesetzten Termin für die Betriebseröffnung der genannten Localbahn bis zum 15. October 1897 erstreckt. [31. März, Z. 3969/I.]

Elektrische Strassenbahn in Czernowitz. (Verlegung der Ausweiche in km 4·6/7: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des vom Czernowitzer Stadtmagistrate vorgelegten Projectes, betreffend die Verlegung der in km 4·6/7 vorgesehenen Ausweiche und Haltestelle der elektrischen Strassenbahn in Czernowitz nach km 4·2/3 die Stationscommission in Verbindung mit der politischen Begehung auf den 28. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungs-Concipist Dr. Stefan Freiherr von Wasilko betraut. [E.-M.-Z. 6001/I.]

Ausland.

Preussen. (Förderung des Baues von Kleinbahnen in der Provinz Posen.) In der am 26. Februar stattgehabten Plenarsitzung des Provinziallandtages wurde die Vorlage des Provinzialausschusses, betreffend die Bereitstellung von Mitteln für die Förderung und Unterstützung des Baues von Kleinbahnen innerhalb der Provinz und die Ergänzung des Kleinbahnbaufonds durch Aufnahme einer Anleihe von 1,000.000 Mark bei der Provinzalhilfscasse, genehmigt und die Entscheidung darüber, von welchen Bedingungen oder Vorbehalten die Bewilligung von Unterstützungen an Kleinbahnunternehmungen abhängig zu machen sein soll, dem Provinzialausschusse unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalles überlassen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Wien—Linz—Passauer Postschiffahrten, ferner der Localschiffahrten auf den Strecken Passau—Linz, Grein—Melk und Melk—Krems.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau, ferner die Localschiffahrten zwischen Passau—Linz, Grein—Melk und Melk—Krems wie folgt, eröffnet:

a) Postschiffe:

Von Wien (Praterquai) nach Linz ab 9 Uhr 30 Min. Nachts; erste Fahrt am 28. April.
„ Linz nach Wien (Praterquai) ab 9 Uhr Vormittags; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Linz nach Passau ab 5 Uhr 30 Min. Früh; erste Fahrt am 30. April.
„ Passau nach Linz ab 3 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 30. April.

b) Localschiffe:

Von Linz nach Passau täglich, mit Ausnahme von Montag, ab 1 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Passau nach Linz täglich, mit Ausnahme von Montag, ab 4 Uhr 30 Min. Früh; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Melk nach Grein täglich, mit Ausnahme von Freitag, ab 4 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Grein nach Melk täglich, mit Ausnahme von Freitag, ab 6 Uhr Früh; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Krems nach Melk täglich, mit Ausnahme von Freitag, ab 12 Uhr Mittags und 7 Uhr 45 Min. Abends; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Melk nach Krems täglich, mit Ausnahme von Freitag, ab 4 Uhr 40 Min. Früh, erste Fahrt am 2. Mai; ab 6 Uhr Abends, erste Fahrt am 1. Mai.

An Sonn- und Feiertagen verkehrt zwischen Wien (Praterquai) und Melk ein Vergnügungsschiff. Abfahrt von Wien 6 Uhr 30 Min. Früh, Rückfahrt von Melk um 4 Uhr 15 Min. Nachmittags, Ankunft in Wien (Praterquai) 9 Uhr Nachts. (Das erste Separatschiff fährt ab Wien am 23. Mai.)

An Sonn- und Feiertagen verkehren bei günstiger Witterung von 2 Uhr 30 Min. Nachmittags an nach Bedarf Localboote ab Station Stefaniebrücke nach dem Schüttl und retour.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis 29. April.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

23. April, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Leda", Capitän S. Lucovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän F. Babarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

28. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Danubio", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

28. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Sultan", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

29. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

23. April, Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
26. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän N. Covacevich,
28. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

25. April, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.
Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest um Mitternacht.
Dampfer „Sultan" nach Parenzo, Canal di Leme, Rovigno und Pola, ab Triest um 7½ Uhr Früh, ab Pola um 6 Uhr Abends.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

25. April, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Argo", Capitän A. Petris, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

25. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Austria", Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Costanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura, Prevesa und Salaghora.

28. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

29. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante.-Eildampfer), Dampfer „Thalia", Capitän G. Verona, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien und in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Mai, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXIII. Stückes.) Das am 16. April herausgegebene LXXIII. Stück enthält unter

Nr. 3127: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. April 1897, Z. 7030, betreffend das Einfuhrverbot für Schweinefleisch aus Russland nach Sachsen.

— (Inhalt des LXXIV. Stückes.) Das am 17. April herausgegebene LXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3128: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. April 1897, Z. 32.397, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den politischen Bezirken Ried, Vöcklabruck und Wels in Oberösterreich nach Niederösterreich.

Nr. 3129: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 13. April 1897, Z. 14.019, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus der Bukowina nach Mähren.

— (Inhalt des LXXV. Stückes.) Das am 20. April herausgegebene LXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3130: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 14. April 1897, Z. 7348, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Jassy.

Nr. 3131: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. April 1897, Z. 57.729, betreffend die Bestimmung der Stadt Turnau als Consumort für Schweine aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete, sowie Einfuhrbewilligung für Klauenthiere aus Wien St. Marx und aus Galizien.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. März d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Ministerialrath im Eisenbahnministerium Gustav Gerstel den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Classe mit dem Sterne;

der Regierungsrath bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Eduard Seling den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Classe;

der Regierungsrath und Staatsbahndirector in Wien Jaroslav Khittel den königlich preussischen Rothen Adler-Orden dritter Classe, den fürstlich bulgarischen St. Alexander-Orden dritter Classe und das Ritterkreuz des Ordens der Württembergischen Krone;

der commercielle Director der priv. Südbahn-Gesellschaft Richard Heimbold das Officierskreuz des königlichen Ordens der Krone von Italien;

der Director-Stellvertreter der priv. Südbahn-Gesellschaft Josef Wagner den kgl. preussischen Rothen Adler-Orden dritter Classe;

der Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Oskar Náher von Frickthal den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden dritter Classe;

der Ministerialconcipist im Eisenbahnministerium Dr. Casimir Ritter von Artwiński den königlich preussischen Kronen-Orden dritter Classe;

der commercielle Inspector der priv. Südbahn-Gesellschaft Theophil Lehensteiner das Ritterkreuz des königlichen Ordens der Krone von Italien;

der Capitän des Oesterr. Lloyd in Triest Peter Ivellich den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden vierter Classe;

der Stationschef der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Tischnowitz Julius Chvojka das Ritterkreuz zweiter Classe des königlich sächsischen Albrecht-Ordens und

der Stationsexpedient der Oesterr. Staatsbahnen in Königswart Mathias Novák den fürstlich bulgarischen Civil-Verdienstorden fünfter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.)

Stationsnamensänderung.

Die bisherige Bezeichnung der Station Haugsdorf in Schlesien der Strecke Nieder-Linderwiese—Barzdorf (Heinersdorf) wird ab 1. Mai 1897 in „Haugsdorf-Weidenau“ umgeändert.

Olmütz, am 17. April 1897. [295]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von Rückfahrkarten von und nach Planina.

Vom 1. Mai 1897 an gelangen unter den Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 12 (Tarif-Theil II für die Beförderung von Personen etc. vom 1. April 1893) nachstehende Rückfahrkarten zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

Im Verkehre zwischen **Planina** und	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	in Kronen einschliesslich Stempel		
Laibach	6.90	5.30	3.50
Loitsch	1.20	—.90	—.60
Triest	16.60	12.40	8.30

Wien, am 21. April 1897. [296]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Aenderung des Stationsnamens „Falgendorf“ in „Falgendorf-Widach“.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. April 1897, Zahl 5035/IV, wird die Station „Falgendorf“ ab 1. Mai 1897 den Namen „Falgendorf-Widach“ führen.

Wien, im April 1897. [297]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ausgabe directer Personenzugsfahrkarten zwischen Haida einerseits, Karlsbad und Franzensbad andererseits.

Vom 1. Mai 1897 angefangen werden von Haida nach Karlsbad und Franzensbad, sowie von Karlsbad nach Haida directe Personenzugsfahrkarten über Bodenbach—Aussig—Komotau, bezw. umgekehrt zu folgenden Preisen ausgegeben:

	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden	
Haida—Karlsbad oder umgekehrt	4·73	2·49
Haida—Franzensbad „ „	5·95	3·10

Prag, am 23. April 1897. [298]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Einführung neuer und Aufhebung bestehender Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. Mai 1897 gelangen nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

Im Verkehre zwischen	Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt		Gepäckstaxe für je 10 kg	
	Giltig für alle Züge					Gesammtgewicht	Uebergewicht
	I. Cl.	II. Cl.	III Cl.	I. Cl.	II. Cl.		
	Fahrpreise in Mark					Mark	
				Nur von Wien			
Wien K.F.J.B. und Bayreuth über Eger	47·70	29·80	—	90·60	55·30	1·70	—
Prag (St.B.) oder Smichow und München C.B. über Furth i. W.—Regensburg	—	—	17·30	—	—	—	—
Prag (St.B.) oder Smichow und Regensburg über Furth i. W.	—	—	11·10	—	—	—	—
Pilsen und München C.B. über Furth i. W., Regensburg	—	—	14·—	—	—	—	—
Pilsen und Regensburg über Furth i. W.	—	—	7·80	—	—	—	—
Imst und München C.B. über Kufstein	22·—	15·—	—	—	—		
	Combin. Zug*)						
„ „ „ „ „ „	20·40	13·90	—	—	—	0·55	0·27
	Personenzug						
„ „ „ „ „ „	17·20	11·20	6·60	—	—		

*) Imst—Innsbruck Personenzug, sonst Schnellzug.

Die Rückfahrkarten sind 45 Tage giltig.

Dagegen werden mit 1. Juni 1897 aufgehoben:

Die für alle Züge giltigen Fahrpreise I. und II. Classe, sowie die Gepäckstaxen im Verkehre zwischen Wien K.F.J.B. und Bad Kissingen über Eger—Oberkotzau—Bamberg und die für Personenzüge giltigen Hin- und Rückfahrkarten II. und III. Classe von Marienbad nach Bayreuth und Hof.

Wien, am 16. April 1897. [299]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Ermässigte Fahrpreise für die II. und III. Wagenclasse bei gewissen Zügen.

Vom 1. Mai 1897 angefangen bis auf Weiteres werden bei den nachbezeichneten Zügen und auf den nachbenannten Strecken, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse besonders ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

In der Strecke	Bei Zug Nr.
Wien—Stockerau	44, 102
Wien—Startsch-Trebitsch	15*, 16**
Stockerau—Znaim	101***, 102
Znaim—Iglau	101, 102
Okřischko—Iglau	151, 123
Iglau—Nimburg	9, 10
Deutschbrod—Iglau	102
Nimburg—Lissa	51
Gr.-Wossek—Prag	418, 419
Lissa—Tetschen	51, 52
Nimburg—Jungbunzlau	705, 706
Gr.-Wossek—Chlumetz	415, 416, 418, 419
Chlumetz—Trautenau	501, 502
Trautenau—Parschnitz	507, 510, 511, 518, 503†
Deutschbrod—Pardubitz	221/1122, 1113/212, 229/1130, 1129/228
Pardubitz—Chrast	1121/222, 223/1124
Chlumetz—Königgrätz	418, 419
Königgrätz—Geiersberg	409, 410, 419, 420
Geiersberg—Mittelwalde	419, 420
Geiersberg—Wildenschwert	1201, 1202
Pardubitz—Liebau	1107/207, 208/1108
Parschnitz—Josefstadt-Jaroměř	250 a (nur an Sonn- und Feiertagen)
Josefstadt-Jaroměř—Reichenberg	307, 308
Reichenberg—Seidenberg	302, 312, 311, 317
Reichenberg—Turnau	311, 312
Zellerndorf—Siegmundsherberg	bei allen fahrplanmässigen Personenzügen
Wostroměř—Jitschin	bei allen fahrplanmässigen Personenzügen
Pelsdorf—Hohenelbe	bei allen fahrplanmässigen Personenzügen
Trautenau—Freiheit-Johannisbad	bei allen fahrplanmässigen Personenzügen
Eisenbrod—Tannwald-Schumburg	bei allen fahrplanmässigen Personenzügen

*) Zug 15 verkehrt von Znaim bis Startsch-Trebitsch nur am Tage vor einem Znaimer Wochenmarkt, bezw. Pferde-, Vieh- und Jahrmarkt und am Markttage selbst, ferner in der Strecke Znaim—Schönwald-Frain vom 6. Juni bis einschliesslich 7. September an jedem Samstage und am Vortage eines Feiertages.

**) Zug 16 verkehrt von Startsch-Trebitsch bis Znaim nur am Tage eines Znaimer Wochenmarktes, bezw. Pferde-, Vieh- oder Jahrmarktes und am darauffolgenden Tage.

***) Zug 101 verkehrt von Stockerau nach Zellerndorf nur an Znaimer Pferde-, Vieh- oder Jahrmarktstagen.

†) Zug 503 verkehrt mit ermässigten Preisen nur an Sonn- und Feiertagen.

Allgemeine Bemerkungen.

a) Wenn zwischen zwei Stationen verschiedener Theilstrecken ausschliesslich nur mittelst der oben angeführten Züge eine directe Verbindung hergestellt ist, werden für die ganze in Betracht kommende Strecke directe Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben.

b) Bei obigen Zügen wird auf Fahrkarten III. Classe im Allgemeinen ein Gepäck-Freigewicht von 35 kg für Handwerkzeug, Tornister, Traglasten in Körben, Säcken, Butten, Kiepen und Steigen mit Lebendem gewährt. Im Verkehre nach Wien bei den Zügen Nr. 44 und 102 wird für etwaiges, 35 kg übersteigendes Mehrgewicht die Transportgebühr für ermässigtes Eilgut (mit Gewichtsaufrundung von 10 zu 10 kg) berechnet und eingehoben.

c) Die Verkehrszeiten obiger Züge sind aus den ab 1. Mai 1897 giltigen affichirten Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, im April 1897. [300]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Ausgabe von directen Personenzugsfahrkarten zwischen Haida (B.N.B.) und Aussig (St. E. G.) via Bodenbach.

Ab 15. Mai 1897 gelangen directe Personenzugsfahrkarten der I., II. und III. Classe zwischen der Station Haida der k. k. priv. Böhm. Nordbahn und der Station Aussig der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft via Bodenbach zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

Von oder nach Haida (B.N.B.) via Bodenbach

Nach oder von	Personenzug I. Classe	II. Classe	III. Classe
	Fahrpreis per Person in Gulden und Kreuzern		
Aussig St.E.G.	3·19	2·13	1·07

Wien, am 24. April 1897. [301]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Vereinfachung der Verbandstarife. (Weitere Massnahmen zur Herbeiführung derselben.) Unter Bezugnahme auf die in der Nummer 46 des Verordnungs-Blattes vom 25. April 1896 gebrachte Mittheilung werden im Nachstehenden alle jene Massnahmen angeführt, welche zum Zwecke der Vereinfachung des Tarifwesens im Laufe des Jahres 1896 getroffen wurden oder im Zuge sind.

I. Inlandstarife.

A. Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Der ab 1. April 1892 bestehende Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Modřan einerseits und den Stationen der Böhm. Nordbahn, ehemaligen Böhm. Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits wurde mit 31. December 1896, ohne Ersatz durch einen neuen Tarif, aufgehoben.

B. Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Der in ein besonderes Tarifheft aufgenommene, vom 1. Jänner 1893 giltige Ausnahmetarif für Kalk und Kalksteine wurde mit Ende December 1896 aufgehoben und neu berechnet in den vom 1. Jänner 1897 giltigen, für Ausnahmetarife bestimmten Tarif-Theil II, Heft 3, einbezogen.

Da in letzterem Tarifhefte auch noch weitere bisher im Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes erhaltene Artikelfrachtsätze Aufnahme gefunden haben, so erscheint hiedurch der neue, ab 1. Jänner 1897 zur Einführung gelangte Anhang, welcher nunmehr nur 24 Druckseiten aufweist, gegenüber dem bisherigen (sammt Nachträgen) 73 Druckseiten zählenden Anhange bedeutend vereinfacht.

Ferner werden zufolge Beschlusses der am 11. September 1896 in Franzensbad abgehaltenen Conferenz des Nordwest-

böhmischen Eisenbahnverbandes die gegenwärtig in einem besonderen Tarifhefte, Theil III, bestehenden Frachtsätze für Güter des Specialtarifes 1 in die Classenguttarife des Verbandes einbezogen werden.

Da dann genannter Tarif, Theil III, aufgehoben werden wird, so wird sich hiedurch die Zahl der ab 1. Jänner 1897 im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande bestehenden 5 Tarifhefte auf 4 Tarifhefte (Theil II, Hefte 1, 2, 3, ferner Anhang) reduciren.

C. Verkehr zwischen Vorarlberg und Lindau einerseits und Oesterreich, sowie Ungarn andererseits.

Von den in Angelegenheit der Vereinfachung dieser Verbandstarife getroffenen Einleitungen konnte im verflossenen Jahre keine zu Ende geführt werden. Doch kann schon jetzt, weil bereits zum Beschlusse erhoben und für die baldige Durchführung vorbereitet, erwähnt werden, dass in diesem Verbande die Vereinigung nachfolgender Tarife demnächst erfolgen wird, und zwar:

a) Der Tarif, Theil I, ferner Heft 1 und 2 des Tarif-Theiles II, sämmtlich vom 1. März 1896, und Heft 3 des Tarif-Theiles II vom 1. November 1895 für den Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Güterverkehr;
b) der Tarif für den Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich und Vorarlberg und Lindau, giltig vom 1. November 1891;
c) der Specialtarif für die frachtgutmässige Beförderung von Grosshornvieh von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), sowie der Bukowinaer Localbahnen nach Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau, giltig vom 1. März 1894;
d) die Tarifhefte 1 und 2, enthaltend den Specialtarif für die Beförderung von Hornvieh in Wagenladungen, giltig vom 1. März 1894, ferner die Tarifhefte 1 und 2, enthaltend den Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte etc. etc., giltig vom 1. September 1894, des Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindau-Verkehres;
e) der Ausnahmetarif für den Transport von Wein, Sprit und Spiritus im Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Verkehre, giltig vom 1. October 1886;
f) der Ausnahmetarif für den Transport von Wein, Sprit und Spiritus im Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer Verkehre, giltig vom 1. October 1886.

Diese Massnahme verspricht sehr wesentliche Vereinfachungen sowohl in tariftechnischer, als auch in meritorischer Beziehung.

II. Auslandstarife.

A. Verkehr mit Rumänien.

Der bisher im selbstständigen Galizisch-Rumänischen Verkehre geführte Ausnahmetarif für den Transport von Nutzholz und Schwellen, giltig vom 1. Jänner 1895, wurde in den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband übernommen.

B. Verkehr mit der Schweiz und Frankreich.

Bezüglich dieses Verkehres ist zu erwähnen, dass die schon seit längerer Zeit geplante Zusammenlegung verschiedener Tarife voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres mit der Ausgabe der neuen Tarif-Theile II vollzogen werden wird.

Ausland.

Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern. (Aenderung in der Organisation.) Die im § 1 des Beschlusses des schweizerischen Bundesrathes über die Organisation des Centralamtes vom 21. October 1892 enthaltene Bestimmung, nach welcher der eine der beiden Secretäre die juridischen, der andere die technischen Angelegenheiten zu bearbeiten hat, ist vom Bundesrathe durch Beschluss vom 19. Februar 1897 aufgehoben worden; für die Folge werden für die Bearbeitung der verschiedenen Angelegenheiten durch die beiden Secretäre vorzugsweise die Sprachkenntnisse in Betracht kommen. Durch diesen Beschluss wird lediglich die Sachlage, wie sich solche seit der Errichtung des Centralamtes gestaltet hat, sanctionirt.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. (Neue Ausnahme-Frachtsätze für Kohle.) Seit dem 1. April kommen für Steinkohlen und Steinkohlenbriquetts, dann für Braunkohlen und Braunkohlenbriquetts ab Hausham, Miesbach, Peissenberg, Penzberg, Schliersee, Schwarzenfeld und Stockheim in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden einzelnen Wagen Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung, und zwar:

a) nach den Stationen der Localbahnen: Uebersee-Marquartstein, Eichstätt Bahnhof-Eichstätt Stadt, Neustadt a. d. S.-Bischofsheim v. Rh., Neustadt a. d. W. N.-Vohenstrauss, Landsberg-Schongau, Hof-Naila-Marxgrün, Bad Reichenhall-Berchtesgaden, Freilassing-Tittmoning, Forchheim-Ebermannstadt, Traunstein-Trostberg, Cham-Kötzting, Günzburg-Krumbach, Selb Bahnhof-Selb Stadt und der Station Bruck b. Erl. die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 auf Seite 176 des IV. Nachtrages vom 1. April 1897 zu Heft C vom 1. April 1895 und
b) nach den Stationen der übrigen Localbahnen die nachstehenden Frachtsätze:

Auf eine Entfernung von km	Frachtsätze für 100 kg in Mark	Auf eine Entfernung von km	Frachtsätze für 100 kg in Mark	Auf eine Entfernung von km	Frachtsätze für 100 kg in Mark
1	0·12	166—170	0·50	339—343	0·88
2— 5	0·13	171—174	0·51	344—347	0·89
6— 9	0·14	175—179	0·52	348—353	0·90
10— 13	0·15	180—184	0·53	354—360	0·91
14— 17	0·16	185—188	0·54	361—367	0·92
18— 21	0·17	189—193	0·55	368—374	0·93
22— 24	0·18	194—197	0·56	375—382	0·94
25— 29	0·19	198—202	0·57	383—389	0·95
30— 34	0·20	203—206	0·58	390—396	0·96
35— 38	0·21	207—211	0·59	397—403	0·97
39— 43	0·22	212—215	0·60	404—410	0·98
44— 47	0·23	216—220	0·61	411—417	0·99
48— 52	0·24	221—224	0·62	418—424	1·00
53— 56	0·25	225—229	0·63	425—432	1·01
57— 61	0·26	230—234	0·64	433—439	1·02
62— 65	0·27	235—238	0·65	440—446	1·03
66— 70	0·28	239—243	0·66	447—453	1·04
71— 74	0·29	244—247	0·67	454—460	1·05
75— 79	0·30	248—252	0·68	461—467	1·06
80— 84	0·31	253—256	0·69	468—474	1·07
85— 88	0·32	257—261	0·70	475—482	1·08
89— 93	0·33	262—265	0·71	483—489	1·09
94— 97	0·34	266—270	0·72	490—496	1·10
98—102	0·35	271—274	0·73	497—503	1·11
103—106	0·36	275—279	0·74	504—510	1·12
107—111	0·37	280—284	0·75	511—517	1·13
112—115	0·38	285—288	0·76	518—524	1·14
116—120	0·39	289—293	0·77	525—532	1·15
121—124	0·40	294—297	0·78	533—539	1·16
125—129	0·41	298—302	0·79	540—546	1·17
130—134	0·42	303—306	0·80	547—553	1·18
135—138	0·43	307—311	0·81	554—560	1·19
139—143	0·44	312—315	0·82	561—567	1·20
144—147	0·45	316—320	0·83	568—574	1·21
148—152	0·46	321—324	0·84	575—582	1·22
153—156	0·47	325—329	0·85	583—589	1·23
157—161	0·48	330—334	0·86	590—596	1·24
162—165	0·49	335—338	0·87	597—603	1·25

Nach Stationen der Strecke Kötzting—Lam finden obige Frachtsätze keine Anwendung; etwa vorkommende Sendungen können auf Grund dieser Ausnahme-Frachtsätze nur bis Kötzting abgefertigt werden.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Tarifirung des Artikels „Baumwollabfälle".) Seit 1. April können Baumwollabfälle nach sämmtlichen in den Ausnahmetarif für rohe Baumwolle aufgenommenen bayerischen Stationen zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes I e direct abgefertigt werden.

Localbahn-Actiengesellschaft München. (Tarife für „Düngemittel".) Die im Localverkehre der normalspurigen bayerischen Linien: Sonthofen — Oberstdorf, Oberdorf b. B.—Füssen, Murnau — Garmisch — Partenkirchen, Fürth — Zirndorf—Cadolzburg, Isarthalbahn (München—Wolfratshausen) mit Geltung bis zum 1. Mai 1897 auf die Sätze des Specialtarifes III bestehende 20percentige Ermässigung für die im Nothstandstarife unter I und II genannten Düngemittel wird von diesem Zeitpunkte ab auf weitere fünf Jahre — bis zum 1. Mai 1902 — gewährt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
938	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	die in der Classification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits angeführten Artikel	Nowosielitza	Braila, Constanta und Galati		Vom 1. Mai 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband	siehe nachstehend					

Von und nach Nowosielitza und	Eilgut	Stück-Classen I	Stück-Classen II	Wagenladungs-Classen A	Wagenladungs-Classen B	Wagenladungs-Classen C
	Frachtsätze in Centimes pro 100 kg					
Braila	1523	673	556	464	402	359
Constanta	2181	955	782	652	571	509
Constanta pod.	2188	958	784	654	573	511
Galati	1491	659	545	455	394	352

Im Kartirungswege

Von und nach	Eilgut	Stückgut-Classen I	Stückgut-Classen II	Wagenladungs-Classen A	Wagenladungs-Classen B	Wagenladungs-Classen C
	Frachtsätze in Centimes pro 100 kg					
1. Braila trs. und						
Czernowitz	1047	333	320	234	184	175
Hadikfalva	941	280	275	201	160	157
Husiatyn	1571	595	538	394	300	256
Kolomea	1175	397	373	273	212	196
Lemberg	1526	527	519	380	290	250
Nowosielitza	1182	399	385	293	236	227
Sniatyn	1110	365	346	253	198	186
Stanislau	1274	446	414	303	234	213
Zuczka	1051	335	321	237	185	176
2. Constanta trs. und						
Czernowitz	1522	466	453	329	260	251
Hadikfalva	1416	413	408	296	236	233
Husiatyn	2046	728	671	489	376	332
Kolomea	1650	530	506	368	288	272
Lemberg	2001	705	652	475	366	326
Nowosielitza	1657	532	518	388	312	303
Sniatyn	1585	498	479	348	274	262
Stanislau	1749	579	547	398	310	289
Zuczka	1526	468	454	332	261	252
3. Galati trs. und						
Czernowitz	1024	327	314	230	181	172
Hadikfalva	918	274	269	197	157	154
Husiatyn	1548	589	532	390	297	253
Kolomea	1152	391	367	269	209	193
Lemberg	1503	566	513	376	287	247
Nowosielitza	1159	393	379	289	233	224
Sniatyn	1087	359	340	249	195	183
Stanislau	1251	440	408	299	231	210
Zuczka	1028	329	315	233	182	173

Im Rückvergütungswege

Die Rückvergütung der Differenz zwischen den vorstehenden und den im Tarife verzeichneten Frachtsätzen erfolgt auf Grund der „besonderen Bestimmungen des Tarif-Theiles II sub I" für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband durch die rumänischen Eisenbahnen in Bukarest.

939	Buschtěhrader Eisenbahn	Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage eines Kohlenschachtes nächst der Station Neusattl dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Neusattl B.E.B. bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. bei Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
940	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Thonerde, gewöhnliche, unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen	Michelob	Moosach bei München (Bayerische Staatsbahn)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 15. Juni 1897 / Vom 16. Juni 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1897	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 sammt Nachträgen	1·05 *) Mark / 1·08 **) Mark	1·— Mark / 1·— Mark	0·05 Mark / 0·08 Mark	Rückvergütung	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1898	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung. *) Kundgemacht im Verordnungs-Blatte vom 8. April 1897, Nr. 41, Pos. 846. **) Nachtrag VI zum Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3
941	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Thon (gewöhnliche Thonerde), lose oder in Säcke verpackt)	Michelob	Weiden	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen	Vom 1. Mai 1897 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. August 1897	Tarif-Theil I. Abtheilung B. für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. März 1896 und Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894		Nach Zulässigkeit Beförderung in gedeckt gebauten Wagen ohne Anrechnung des zehnpercentigen Zuschlages		Kartirung		Bei frachtbriefmässiger Vorschreibung gedeckter Wagen findet das Zugeständniss keine Anwendung
942	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Korneuburg	Aussig (St.E.G.) loco	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	96·6 kr.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
943	**Oesterr. Nordwestbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle		Melnik Oe.N.W.B.	**3000 metr. Tonnen Minimalquantum.** Die Transporte müssen an eine Zuckerfabrik in Melnik adressirt sein und mittelst Industriegeleises in dieselbe befördert werden. Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Mai 1897 bis Ende April 1898	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	in Kronen per 10.000 kg			Im Kartirungswege*)		Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren, desgleichen sind darin die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					42·6	30·2	12·4			
				Schönfeld					43·0	30·6	12·4			
				Karbitz					43·8	30·8	13·0			
				Mariaschein					45·2	31·6	13·6			
				Teplitz					47·4	32·8	14·6			
				Ullersdorf					49·0	34·2	14·8			
				Franz Josef-Stollen					49·0	34·2	14·8			
				Dux und Dux-Ladowitz					50·6	35·4	15·2			
				Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)					52·6	38·8	13·8			
				Triebschitz					53·2	39·4	13·8			
				Holtschitz-Seestadtl					53·6	39·8	13·8			
				Schwaz-Kuttowitz					50·6	35·4	15·2			
				Bilin (k.k.St.B.)					51·4	36·4	15·0			

*) Gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 3500 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retournirt wird, sobald durch Vorlage der Original-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Quantums erbracht wird.

Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen den officiellen und ermässigten Sätzen für das factisch verfrachtete Quantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
944	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohle	Aussig transito	Podèbrad	**3000 metr. Tonnen Minimalquantum.** Die Sendungen müssen an ein mit der Station Podèbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sein und dahin auch zugeschoben werden. Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Mai 1897 bis Ende April 1898	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	27·0 kr. ö. W. Noten	22·5 kr. ö. W. Noten	4·5 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege oder im Kartirungswege; in letzterem Falle gegen Caution	**Bei Inanspruchnahme im Rückvergütungswege:** Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber und ein mit der Station Podèbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende Juni 1898	

Bei Inanspruchnahme im Kartirungswege: Gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 1350 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retournirt wird, sobald durch Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber und ein mit der Station Podèbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Minimalquantums erbracht wird.

Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen dem officiellen und ermässigten Satze für das factisch verfrachtete Quantum.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
945	**Oesterr. Nordwestbahn**		Braunkohle in vollen Wagenladungen aus dem Aussig-Teplitzer Kohlenreviere	Aussig Oe.N.W.B. transito	Wegstädtl	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen an eine Zuckerfabrik in Wegstädtl adressirt sein. Das Abladen hat die Partei innerhalb der jeweilig festgesetzten Frist auf ihre eigenen Kosten und durch ihre eigenen Arbeiter besorgen zu lassen	Vom 1. Mai 1897 bis Ende April 1898	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	12·0 kr.	8·0 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		

Jede der contrahirenden Firmen hat eine Caution von ö. W. fl. 2000 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse berechnet) zu erlegen, welche sie sofort retournirt erhält, sobald mittelst Vorlage der auf die Firma als alleinige Aufgeberin und eine Zuckerfabrik in Wegstädtl als Empfängerin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 5000 metr. Tonnen expedirt wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums verfällt von der Caution die Differenz zwischen dem officiellen und zugestandenen Frachtsatze für das factisch aufgelieferte Quantum. Der zugestandene Frachtsatz versteht sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
946	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Baumaterialien	Čelakowitz Kolin Oe.N.W.B. Swětla Goltsch-Jenikau Prag Oe.N.W.B. Schreckenstein Tetschen Oe.N.W.B.	Nimburg Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	50percentige Ermässigung der Frachtsätze mit der Massgabe, dass als Minimal-Einheitssatz die Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km verbleiben muss	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Stadtrath in Nimburg als alleinigen Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1898	Die Transporte müssen zum Baue des neuen städtischen Schulgebäudes in Nimburg bestimmt sein
947	**Oesterr. Nordwestbahn**		Mauer- und Dachziegel	Jitschin Oe.N.W.B.	Podĕbrad Libitz Gr.-Wossek	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	19·5 kr. 18·4 kr. 17·7 kr.	15·5 kr. 16·6 kr. 17·2 kr.	4·0 kr. 1·8 kr. 0·5 kr.	Im Kartirungswege		
948	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Quarz der Pos. Q. 1 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Haugsdorf (Localbahn Niederlindewiese-Barzdorf)	Oderberg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, resp. die Tragkraftziffer des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	69 Heller		Im Kartirungswege		
949	**Südbahn-Gesellschaft**		Schotter	Wr.-Neustadt	Leobersdorf und Ternitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- bezw. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	15 Heller	12 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
950	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Bau- und Schnittholz	Bischoflack Krainburg Podnart-Kropp Lees-Veldes Jauerburg Assling Lengenfeld Kronau	Wien K.E.B., Penzing, Hütteldorf-Hacking	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei. Die Sendungen müssen für die Arbeiten an der Wienfluss-Regulirung, resp. zum Baue der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und zu diesem Behufe mit Frachtbriefen zur Beförderung gelangen, auf welchen die Bauleitung der Wienfluss-Regulirung (I. Rathhaus), resp. die betreffende k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn als Empfängerin bezeichnet ist	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	126 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
951	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Cement aus der Pos. C–5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Jarše-Mannsburg	Fiume Görz Mattuglie-Abbazia Monfalcone Ronchi S.B. Sagrado Triest S.B. Triest-Freihafen Pola Rovigno Triest-St. Andrea	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif der betheiligten Bahnen		a) b) c) in Heller 164 142 69 191 165 79 155 134 66 173 150 72 173 150 72 182 158 76 164 142 69 164 142 69 267 188 94 257 184 92 176 144 75		Im Kartirungswege		
952	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Aceton	Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen Ungvár und umgekehrt	Konstanz, Station der Schweizerischen Nordostbahn und der grossh. Badischen Staatsbahnen Petershausen in Baden, Station der grossh. Badischen Staatseisenbahnen Mombach, Station der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direction Mainz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 5. Mai 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	1. Tarife: Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. October 1895, und Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. December 1895 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes. 2. Tarif-Theil II, Heft Nr. 2 vom 1. September 1886 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	in Mark ad a) 8·42 ad b) 7·17 ad a) 7·77 ad b) 6·52 ad a) 7·75 ad b) 6·50		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
953	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification im Tarife „Theil I"	Brünn (St.E.G.)	Abtsdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	23·5	20·1	3·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Pardubic (St.E.G.)				38·2	30·8	7·4			
					Tynist (St.E.G.)				36·1	30·8	5·3			
					Kolin (St.E.G.)				45·9	36	9·9			
					Prag (St.E.G.)				51·1	40	11·1			
									Kreuzer					
954	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z - 8 der allgemeinen Güterclassification im Tarife „Theil I"	Opočno (St.E.G.)	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Ausnahmetarif f. Zucker aller Art des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 15. Februar 1891	81·8	66	15·8	Im Kartirungswege		
					Prag (St.E.G.)			Theil II, Heft 1, der St.E.G. vom 1. October 1894	72·6	63·6	9			
					Prag (St.E.G.), Hrabovka transit	Frachtzahlung mindestens für a) 5,000 kg b) 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	a) 74 b) 74	a) 61·3 b) 53·6	a) 12·7 b) 20·4	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
					Prag (St.E.G.), Hrabovka trans. (für Stationen der k. k. Stb. südlich von Mnichovic-Stranschitz, jedoch exclusive Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)				74 74	47 47	27 27			
									Heller					
955	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E—6 der Güterclassification im Tarife „Theil I"	Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn	Budapest- dunaparti teher p. u., Józsefváros, fővárosi közraktárak kiterö, nyugoti palyaudvar, Lipótváros, Angyalföld	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif „Theil II, Heft 2" vom 1. Jänner 1897; Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Nachtrag 1 zu den Directen Frachtsätzen Theil II, Heft 4, vom 1. April 1896	212	202	10	Im Kartirungswege		
				Oderberg					200	189	11			
				Schönbrunn					212	204	8			
				Troppau					222	221	1			
				Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn	Budapest- Kelenföld deli vasut, Ó-Buda Hlatorigát				212	208	4			
				Oderberg					206	195	11			
				Schönbrunn					212	210	2			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 37 vom 30. März 1897	808	Oesterr. Nordwestbahn		Maschinen, zerlegte, Maschinentheile	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	Rózsahegy	Die Liquidirung erfolgt nur gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Aenderung tritt drei Tage nach erfolgter Publication in Kraft	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
8	Nr. 28 vom 9. März 1897	685	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oesterr. Nordwestbahn Böhmischen Nordbahn Kaschau-Oderberger Eisenbahn Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2	Marmaros-Sziget	Bodenbach (St.E.B. oder B.N.B.) Tetschen (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)	12. Juni 1897	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
42	Nr. 46 vom 22. April 1897	920	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E. 6 und E—7 des Tarifes „Theil I"	Krompach	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Für nebige Artikel bei Frachtzahlung für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen hat der zugestandene Frachtsatz (Rubrik 10) anstatt 353 Heller: richtig 253 Heller zu lauten	

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 10. April 1897 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen **Auslosung** der im Jahre 1897 zur Tilgung gelangenden **Theilschuldverschreibungen** der **3½percentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896** wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A per 5000 Mark der deutschen Reichswährung 8 Stück, und zwar:
126 556 793 1302 1715 1753 1772 2266;

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B per 1500 Mark der deutschen Reichswährung 39 Stück, und zwar:
836 922 988 2294 2664 3000 3873 3874 4854 6101
6960 8294 8372 8596 8598 8765 8780 9167 9168 9536
9723 9827 10129 10210 10211 10280 10281 10282 10283 10448
10449 10450 11649 13507 13518 14446 14582 14633 14933;

c) von den Theilschuldverschreibungen lit. C per 1000 Mark der deutschen Reichswährung 83 Stück, und zwar:
225 556 1981 2090 2631 3209 4093 4467 6257 6460
7366 7825 8872 8873 8874 9030 9902 10120 10128 10457
10525 11555 11556 11604 12680 12681 12900 13467 14988 14989
15435 15750 15825 15837 16230 16919 16970 17067 18151 18285
18930 19654 19895 20038 20039 20364 20365 20754 20755 20756
20803 21301 22361 23769 23967 24119 25209 25751 26126 26129
26435 26909 26939 27392 27490 27695 28019 28056 28154 28197
28338 28372 28382 28384 28452 28576 28746 28884 29009 29041
29052 29122 29790;

d) von den Theilschuldverschreibungen lit. D per 300 Mark der deutschen Reichswährung 78 Stück, und zwar:
312 490 1790 2109 2185 2312 2442 2474 2677 2889
3414 3912 4584 5052 5160 5934 6280 6497 6566 6687
6872 7247 7795 9160 9753 10298 11062 11396 11719 12586
12640 13295 13415 13420 14101 14174 14281 14643 15766 16129
16597 17622 18405 18471 19478 19760 20406 20522 20523 20526
21169 21433 21673 22565 22689 22710 22712 23182 23650 24234
24926 25417 25744 26408 26412 27460 27609 28257 28653 29981
30209 30897 30972 31022 31023 31665 33057 33435.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1897 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Coupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1897 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in Gulden österreichischer Währung in dem dem Courswerthe der Mark entsprechenden Betrage

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, den 16. April 1897.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 10. April 1897 stattgefundenen **Auslosung** der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 10. April l. J. abgehaltenen 39. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden **139 Actien** dieser Eisenbahn-Gesellschaft wurden nachstehende Nummern gezogen:

295 315 816 1288 1795 2203 2679 2793 3123 3311
3474 3832 3840 4210 4240 4699 4831 5833 6005 6334
6749 7247 7420 7451 7897 8608 8782 8963 9002 9316
9443 9466 9491 9540 9944 9972 10298 10713 11069 11533
11936 12053 12296 12408 12523 12628 13351 13552 13587 14410
14267 14592 14827 15007 16158 16412 16780 16972 17235 17272
17464 17472 17630 18398 18636 18688 19016 20047 20083 20323
20731 20810 20934 21209 21262 21473 21828 22547 22582 23164
23262 23439 23723 24254 24256 24338 24945 25410 25414 25427
25658 25838 25944 26108 26175 26551 26553 27023 27225 27367
27446 27463 27546 27659 27886 28076 28334 28716 28733 28747
29497 29563 29903 29910 30005 30173 31258 31278 31431 31530
31668 31816 32554 32707 33739 34603 35174 35308 35493 35560
35625 35830 36190 36234 36289 27033 37477 37557 37586.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien mit Coupons von einschliesslich Nr. 40 und des Talons vom 1. Juli 1897 mit 500 fl. ö. W. (fünfhundert Gulden österr. Währ.) Bankvaluta

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei dem Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgelosten und rückgestellten Actien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1894 Nr. 10269 und 21394.
" " " 1895 Nr. 14126 und 34441.
" " " 1896 Nr. 3768 5682 7178 7527 10561 17403 24322 35612 und 36106.

Bei Einlösung der ausgelosten Actien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Capitale in Abzug gebracht.

Teplitz, den 16. April 1897.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. Eisenbahnministerium.

Lieferungs-Ausschreibung.

Das k. k. Eisenbahnministerium beabsichtigt, die **Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtungen** für die Wasserstationen Psary und Rohatyn der im Baue befindlichen Linie Chodorów—Podwysokie und die Station Zaleszczyki der ebenfalls im Baue befindlichen Linie Czortków—Zaleszczyki (Ostgalizische Localbahnen) im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Diese Einrichtungen sind loco franco der genannten Stationen zu liefern und bis längstens 20. October 1897 auf der Linie Chodorów—Podwysokie und bis 15. November 1897 auf der Linie Czortków—Zaleszczyki betriebsfähig aufzustellen; die Lieferung hat auf Grund der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformularien, Bedarfsausweise, Lieferungsbedingnisse und Typenpläne der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche nebst den Bestimmungen für die Offertabgabe im Departement 18 des k. k. Eisenbahnministeriums und bei den k. k. Staatsbahn-Directionen Prag, Krakau und Stanislau eingesehen und im Departement 18 oder bei den vorgenannten k. k. Staatsbahn-Directionen gegen Vergütung der Kosten auch behoben werden können.

Die auf die Lieferung für die Linie Chodorów—Podwysokie bezughabenden Offerte sammt Beilagen sind **ungestempelt**, hingegen jene auf die Lieferung für die Linie Czortków—Zaleszczyki bezughabenden Offerte **vorschriftsmässig gestempelt** unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Wasserstationseinrichtungen der Linie Chodorów—Podwysokie, beziehungsweise Czortków—Zaleszczyki" bis längstens 15. Mai 1897, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Offerte erfolgt an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags bei dem Departement 18 des k. k. Eisenbahn-Ministeriums, und steht es den Offerenten frei, hiebei anwesend zu sein.

Der Offertleger hat für sein Offert bis zum 1. Juni 1897 im Worte zu bleiben und für den Fall der Annahme desselben eine Caution zu erlegen, deren Höhe fünf Percent des Werthes der Lieferung beträgt.

Wien, im April 1897.

Das k. k. Eisenbahnministerium.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. **Wien, 29. April 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Olmütz nach dem Orte Heiligberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Elektricitäts - Actiengesellschaft vormals Schückert & Comp., General-Repräsentanz für Oesterreich in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Olmütz nach dem Orte Heiligberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. April 1897. Z. 3794/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lemberg mit Berührung der Gemeinde Sygniowka, Lemberg, Krzywczyce, Lesienice nach Winniki.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Advocaten Dr. Alois Bruckmann in Lemberg im Vereine mit Georg Reichsgrafen Dunin-Borkowski, Edmund Bergruen, Anton Fleischl, Josef Grafen Lubienski und Jakob Piepes die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lemberg mit Berührung der Gemeinde Sygniowka, Lemberg, Krzywczyce, Lesienice nach Winniki im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. April 1897. Z. 4408/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine am Talus des linksseitigen Donaucanalufers in Wien anzulegende, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von der Aspern-, eventuell von der Stefaniebrücke in die Freudenau, mit einer Abzweigung zum Lusthause im k. k. Prater.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Johann E. Bierenz in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine am Talus des linksseitigen Donaucanalufers in Wien anzulegende, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von der Aspern-, eventuell von der Stefaniebrücke in die Freudenau, mit einer Abzweigung zum Lusthause im k. k. Prater im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. April 1897. Z. 4050/I.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Obergrafendorf-Mank. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Detailprojectes für die projectirte schmalspurige Localbahn von der Station Obergrafendorf der in Bau befindlichen Linie St. Pölten—Kirchberg a. d. P. nach Mank die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 3. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 5787/I.]

Projectirte Localbahn Bregenz - Bezau (Bregenzer Waldbahn). (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hinsichtlich des Detailprojectes einer schmalspurigen Localbahn von Bregenz nach Bezau (Bregenzer Waldbahn) die ursprünglich für den 26. März anberaumte, dann verschobene politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen nunmehr auf den 10. Mai anberaumt. [E.-M.-Z. 6066/I.]

Projectirte Kleinbahn Bregenz-Pfänder. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich der projectirten Kleinbahn Bregenz-Pfänder auf den 8. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 5995/I.]

Neutitscheiner Localbahn. (Herstellungen am Bahnhofe Neutitschein: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei für Mähren hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Herstellung eines Schleppgeleises vom Bahnhofe in Neutitschein zum neu zu erbauenden k. k. Hauptzollamte und für die Herstellung eines Betoncanals anstatt des jetzigen, theilweise offenen, theilweise gedeckten, die Bahn in km 8·121 mittelst eines offenen Durchlasses kreuzenden Ueberfallwassercanals für den 30. April angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Martin Fric bestimmt. [E.-M.-Z. 6595/IV.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Localbahn Lużan-Zaleszczyki: Variante km 41·038—42·080: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 11 bis 13. December 1896 durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Variantenprojectes für die Theilstrecke km 41·038 bis km 42·080 der Localbahn Lużan-Zaleszczyki wurde der Bauconsens ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 618/I.]

Bukowinaer Localbahnen. (Linie Hliboka—Berhometh: Errichtung einer Personen-Haltestelle in Beckόw: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorgelegte Project der Interessenten Constantin Baloszeskub, Johann Baloszeskub und J. Werth für die Errichtung einer Haltestelle „Beckόw" zwischen den Stationen Słobodzia und Zadowa in km 34·017 der Linie Hliboka—Berhometh der politischen Begehung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 3598/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 28. März, Z. 16.703, dem Advocaten Dr. Ignaz Nagy und dem Eisenbahnbauunternehmer Zóltan Mayer in Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) für eine von der Station Székesfehérvár der Südbahn und der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis in das Innere der Stadt führende, von dort aus sich im Bereiche derselben verzweigende und weiterhin mit Benützung der Lovasberényer Strasse in das Extravillan zu den Weinbergen führende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres;
2. Mit Erlass vom 28. März, Z. 17.004, dem Gutsbesitzer Grafen Emerich Zay und dem Budapester Banquier Johann Baptist Eberwein
   a) für eine von der zukünftigen Station Hanusfalva der projectirten Localbahn Töke-Terebes—Gálszécs—Kapi (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1896, Vorconcession Post 1) abzweigende, einerseits über Vlacsa, Kobulnicza und die Gemarkung der Gemeinde Karácsonymező bis Girált,
   b) andererseits von der zukünftigen Station Varannó der eingangs genannten Localbahn ausgehend, diese über Hoszumező, Henczócz, Szedleczke, Tavarna, Hegedüsfalva, Topolovka und die Gemarkung der Gemeinde Zavatka in der Station Homonna mit der Linie Sátoralja-Ujhely—Mezö-Laborcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 14. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Max Falk die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft (vergl. Generalversammlungs-Bericht pro 1895, Verordnungs-Blatt Nr. 48 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Der Bericht specificirt die Details des Umfanges der Leistungen der Gesellschaft während des Millenniumsjahres, in welchem um 5,114.724 Personen mehr befördert und um fl 374.858·70 mehr vereinnahmt wurden als im Vorjahre. Den Amortisationstabellen entsprechend wurden im abgelaufenen Jahre 326 Stück Gesellschaftsactien ausgelost, welche gegen Verabfolgung der gleichen Anzahl Genussscheine vom 1. Jänner 1897 ab zur Einlösung gelangen. Das in der letzten Bilanz enthaltene behördlich festgestellte Bau- und Investitionscapital verbleibt auch in der vorliegenden Bilanz unverändert mit fl. 4,583.208·40 eingestellt, dagegen erhöht sich das zu collaudirende Bau- und Investitionsconto auf 910 459·49 für seit der im Jahre 1895 stattgehabten Collaudirung weiter aufgewendete neue Investitionen, und die Direction ist bereits um die Vornahme der behördlichen Collaudirung für diese Neuinvestition eingekommen, welche im Laufe des 1897er Geschäftsjahres erfolgen wird. Aus den zu collaudirenden Beträgen wurde die Centralstation in der Gärtnergasse baulich vergrössert, eine 500 pferdekräftige Dampfdynamomaschine, sowie 3 Stück Wasserrohr-Dampfkessel von je 268 Quadratmeter Heizfläche aufgestellt und die nöthigen Kabelverstärkungen zur Speisung der Linien hergestellt. In der Arenastrasse wurde eine Wagenremise zur Unterbringung von 43 Wagen errichtet, das zweite Geleise der Ringstrassenlinie von der Uellöerstrasse bis zum Borárosplatz, sowie die Linie nach dem Volkswäldchen ausgebaut und in Betrieb gesetzt und der Wagenpark um 52 Motor- und 10 Beiwagen vermehrt. Die in Folge des Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung behufs Erhöhung des Stammcapitals zu emittirenden Prioritätsobligationen im Betrage von 1 Million Gulden wurden bestens begeben, und der Erlös wird, nachdem die Perfectionirung im Jahre 1897 erfolgt, in der nächsten Bilanz eingestellt werden. Der Werthverminderungs-Conto erhöhte sich auf fl. 257.626·70; der freie Reservefonds beträgt unverändert fl. 1,671.993·58. Der Antheil der Gesellschaft an der Franz Josef - Untergrundbahn - Actiengesellschaft mit fl. 1,800.000, als Gegenwerth von 18.000 Stück Actien, erscheint unter den Effecten der Reservefonds eingestellt, und wurden für dieselben in der Bilanz unter den Einnahmen an Effectenzinsen 4 Percent pro rata temporis eingestellt. Nach Aufzählung der im Interesse der Steigerung und Sicherung des Verkehres getroffenen Massnahmen und Motivirung der projectirten Vervollständigung des Netzes durch Umgestaltung eingeleisiger auf zweigeleisige Linien, Fortsetzung bestehender und Ausbau neuer Linien etc. wird insbesonders hervorgehoben, dass im Vereine mit der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft der hauptstädtischen Behörde eine Eingabe unterbreitet wurde, in welcher die beiden Gesellschaften sich bereit erklären, den Umsteigdienst zwischen ihren Bahnnetzen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) ins Leben treten zu lassen. Für die in Aussicht genommenen Verlängerungen des Netzes hat die Direction eine Vermehrung des Wagenparkes durch Beschaffung von 10 Stück grossen Drehgestellwagen beschlossen. Für das abgelaufene Betriebsjahr 1896 hat die Gesellschaft vertragsmässig nach der erzielten Bruttoeinnahme

aus dem Personenverkehre von fl. 1,690.027·37 2 Percent, das sind fl. 33.800·55, an die hauptstädtische Commune abzugeben, und dieser Betrag erscheint bereits in die Betriebsrechnung eingestellt. Der Bilanzabschluss für das 1896er Betriebsjahr ergibt als Bruttoeinnahme aus dem Bahnbetriebe fl. 1,690.027·37, aus den besonderen Einnahmen fl. 112.917·28, daher zusammen fl. 1,802.944·65. Hievon ab die Betriebsauslagen per fl. 998.200·23, für Werthverminderung, resp. Abschreibung fl. 60.000, 2 Percent Bruttoabgabe von fl. 1,690.027·37 an die Haupt- und Residenzstadt Budapest fl. 33.800·55, für statutenmässige Actienamortisation fl. 32.600, zusammen fl. 1,124.600·78; es verbleiben sonach als Ueberschuss fl. 678.343·87. Hiezu der Vortrag aus dem Jahre 1895 mit fl. 22.352·65; somit steht der Generalversammlung der Betrag von fl. 700.696·52 zur Verfügung. Die Direction stellt betreffs der Verwendung des Reingewinnes folgende Anträge: Von dem Betrage von fl. 700.696·52 sind laut Statuten vorerst für 49.287 Stück Actien à fl. 100 Nominale 5 Percent Dividende zu bezahlen = fl. 246.435, von den hienach abzüglich dieses Betrages und des vorjährigen Gewinnvortrages verbleibenden fl. 431.908·87 entfallen für den Reservefonds 5 Percent = fl. 21.595·44, 10 Percent als statutenmässige Tantième für den Directionsrath = fl. 43 190·89, als Steuer-Reservefonds wären in Reserve zu stellen fl. 15.000, für den Pensionsfonds der Beamten fl. 5000 zu widmen; es verbleiben sonach unter Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages fl. 369.475·19, von welchem Betrage die Direction eine Superdividende von 7 Percent = fl. 350.000 zur Ausschüttung beantragt, daher zusammen fl. 681.221·33, während die restlichen fl. 19.475·19 als Gewinnvortrag für das Jahr 1897 vorzutragen wären. Die Direction stellt sonach den Antrag, dass der Coupon Nr. 6 mit fl. 12 per Stück = 12 Percent, der Coupon Nr. 4 der bisher verausgabten Genussscheine mit fl. 7 per Stück eingelöst werde und bei der Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank vom 15. April 1897 ab zur Auszahlung gelange. Schliesslich wird dessen erwähnt, dass für ihre Betheilung an der 1896er Millenniums-Ausstellung die Gesellschaft durch Verleihung der grossen Millenniums-Medaille ausgezeichnet wurde. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der von der Direction getroffenen Verfügungen und ferneren Projecte wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, ferner wurde die von der Direction beantragte, in Folge Emission von 1 Million Gulden Prioritätsobligationen nothwendig gewordene Modification der Statuten acceptirt und die Direction autorisirt, etwaige stilistische Aenderungen im eigenen Wirkungskreise vorzunehmen. Die statutenmässig austretenden Directionsmitglieder wurden wieder gewählt, schliesslich Dr. Max Falk und August Kohner in ihren Functionen als Präsident und Vicepräsident des Directionsrathes neuerdings bestätigt.

Ausland.

Preussen. (Kleinbahnprojecte.) Der Magistrat in Eisleben plant den Bau einer Kleinbahn von Polleben über Eisleben nach Querfurt.

Die Gewerkschaft Hildesia beabsichtigt, eine vollspurige Kleinbahn von Marienburg in Hann. nach Emmerke zu bauen.

Der Kreis Westhavelland plant den Bau einer Kleinbahn von Brandenburg a. H. über Brielow, Radewege, Butzow, Ketzür, Lünow, Päwesin, Wachow und Niebede-Tremmen nach Rötehof mit Anschluss in Rötehof an die Nauen-Ketziner Kleinbahn und in Altstadt-Brandenburg an eine etwa herzustellende Eisenbahn Brandenburg a. H.-Rathenow.

— (Kleinbahn Osterode a. H. — Kreiensen.) Der Kreistag des Kreises Osterode a. H. hat beschlossen, eine dem Personen- und Güterverkehre dienende Kleinbahn von Osterode a. H. nach Kreiensen mit einer Spurweite von 0·75 m und ausserdem eine dem gleichen Zwecke dienende Anschlussbahn Osterode-Lerbach mit derselben Spurweite in eigener Regie des Kreises zu bauen und zu betreiben und sich den Bau und Betrieb von Seitenanschlüssen vorbehalten. Eine aus dem Landrathe als Vorsitzenden und fünf Mitgliedern bestehende Kreiseisenbahn-Commission ist mit der Ausführung und Leitung des Baues und mit der Betriebsverwaltung, unter Anstellung eines geeigneten Technikers, beauftragt. Die Commission ist ermächtigt, für den Kreis Osterode a. H. bei der Provinzialverwaltung der Provinz Hannover eine Anleihe unter den vom Provinziallandtage festgesetzten Bedingungen zum Gesammtbetrage von 1,311.000 Mk. aufzunehmen. Ueber die Vertheilung und Aufbringung der Kosten sind eingehende Bestimmungen getroffen, die wie die Vorgeschichte, der Zweck und die Bedeutung der Bahn in einer umfangreichen, vom Kreisausschusse ausgearbeiteten Denkschrift mitgetheilt werden. Zunächst soll die Hauptstrecke Osterode—Kreiensen mit einem Seitenanschlusse Osterode—Lerbach ausgebaut werden, dann von mehreren beabsichtigten Seitenanschlüssen der durch das Sösethal bis zur Fabrik Marienthal. Die Linien haben insgesammt eine Länge von 41 km.

— (Kleinbahn Dahmsdorf-Müncheberg—Buckow.) Der Stadt Buckow im Kreise Lebus, welche den Bau und Betrieb einer Kleinbahn vom Bahnhofe Dahmsdorf-Müncheberg der Ostbahn nach Buckow beschlossen hat, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Frankreich. (Erlass des Ministers für öffentliche Arbeiten an die Directoren der öffentlichen Verkehrsanstalten.) Dem Minister sind Fälle zur Kenntniss gekommen, in welchen nach Thatbestandsaufnahmen (procès verbaux) mit Passagieren aus Anlass von Unregelmässigkeiten bei Benützung von oder mangels Fahrkarten, ungerechtfertigter Alarmirung von der Strecke aus, muthwilligem Gebrauche der Alarmvorrichtungen etc. im kurzen Wege von den Organen der Bahnverwaltung Amtshandlungen mit den Beschuldigten gepflogen und Bestrafungen verhängt wurden, ohne dass die diesbezüglichen Agenden der Staatsanwaltschaft überantwortet worden wären. Hierüber hat der Minister im Einvernehmen mit dem Justizminister einen Circularerlass an die Directionen sämmtlicher öffentlichen Verkehrsanstalten ergehen lassen, in welchem diese dafür verantwortlich gemacht werden, dass alle derlei Thatbestandsaufnahms-Protokolle im Sinne des Artikels 22 des Code d'instruction criminelle (Strafcodex) der französischen Gesetzgebung, als ausschliesslich der Ingerenz der Staatsanwaltschaft vorbehalten, dieser vorzulegen sind, um entweder als Uebertretungen vor das Forum der Polizei oder als Verbrechen vor jenes des Strafgerichtes zur Aburtheilung gebracht zu werden, da den Verwaltungen keine Strafberechtigung gegenüber derlei Delicten eingeräumt ist, für deren Bestrafung möglicherweise nicht allein die Verhängung von Geldbussen genügt, während andererseits das Publicum bedroht erscheint, der Willkür unbefugter Organe preisgegeben zu werden.

— (Projectirter Bau von Strasseneisenbahnlinien im Bereiche von Paris.) Der Präfect des Departements de la Seine hat im Einvernehmen mit der Verkehrscommission der hauptstädtischen Municipalverwaltung im Interesse des Weltausstellungsverkehres dem Minister die Ausführung folgender im Bereiche der Stadtbezirke zu erbauender, als gemeinnützig erklärter Strasseneisenbahnlinien mit Motorenbetrieb (Elektricität oder Dampfkraft) empfohlen:

1. Pont de Tolbiac—Pont Mirabeau;
2. Oper—Place de la République mit Berührung der Börse;
3. Place Cadet—Rue Championnet (die früher ertheilte Concession ist verfallen);
4. Place du Châtelet—La Villette mit Benützung einer Theilstrecke der Rue du Faubourg Saint-Martin;
5. Clichy—Marcadet;
6. einer am rechten Ufer der Seine längs der äusseren Boulevards von Bercq bis Passy führenden Linie.

Die Bewilligung zum Bau und Betrieb dieser Linien ist im Sinne der Convention vom Jahre 1871 der Pariser Omnibus-Gesellschaft für den Fall gewährleistet, wenn selbe sich zur Ausführung derselben bis zum Beginne der Weltausstellung verpflichten sollte; im gegentheiligen Falle würde deren Bau oder, im Falle zu besorgender Versäumniss des Termines, dessen rechtzeitige Vollendung im Wege der Submission durchgeführt werden.

— (Projectirter Bau von Strasseneisenbahnen in den Departements.) Das „Journal Officiel" verlautbart, dass, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung, folgende Strasseneisenbahnlinien als gemeinnützig erklärt wurden:

1. ein 12·7 km langes Strassenbahnnetz im Bereiche der Stadt Limoges mit elektrischem Betriebe (Hochleitung). Die Stadtcommune hat zu den Bahnerhaltungskosten einen Beitrag von 400 Frcs. für die Intra- und von 200 Frcs. für die Extravillanlinien per Kilometer zu leisten. Die Communalverwaltung ist berechtigt, gegen Beistellung ihrer eigenen, entsprechend construirten Fahrbetriebsmittel die gesellschaftlichen Linien während der Nachtstunden zur Abfuhr von Kehricht, Fäcalstoffen, Schnee etc. in Anspruch zu nehmen;
2. ein Ergänzungsnetz der Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Angers mit dem Bemerken,

dass die Nützlichkeitserklärung in dem Falle ausser Kraft tritt, wenn die Exproprirung der zum Bau erforderlichen Grundstücke nicht innerhalb von zwei Jahren durchgeführt sein sollte;

3. eine mit mechanischem Motor (Dampfkraft oder Elektricität) zu betreibende Strasseneisenbahn im Bereiche der Departements Pas de Calais und Nord, und zwar zwischen den Städten Béthune und Estaires, für den Verkehr von Personen und Waaren;
4. eine im Bereiche der Territorien der Gemeinden Montpellier und Castelnau-le Ledy zu erbauende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (Hochleitung) für den Personen- und Güterverkehr. Die Methode der Spannung der Leitungsdrähte betreffend, wird dem Concessionär ausnahmsweise die Bewilligung ertheilt, diese ohne Anwendung von Transversalverbindungen, welche sonst zum Tragen der Drähte dienen, somit frei schwebend zu führen;
5. eine im Bereiche des Departements Charente-Inférieure mit Dampfkraft zu betreibende Strasseneisenbahn Pontaillac und le Grande-Côte de Royan für den Transport von Personen und Gütern.

— (Vergleichende Fahrversuche mit auf Rollen-, sowie auch auf Kugellagern laufenden Wagen auf den Linien der Westbahn.) Der Zugförderungs-Chefingenieur Clérault der Französischen Westbahn hat für Schnellzugswagen bestimmte Achsen construirt, welche entweder a) in Rollenlagern oder b) in Kugellagern laufen. Bei a) umgeben, der Länge des Lagers entsprechend, aus härtestem Stahl angefertigte Rollen (Cylinder) die Achse; bei b) entspricht die Construction der letzteren im Allgemeinen jener der Bicyclekugellager. Rollen sowohl als Kugeln wurden in Frankreich erzeugt und besitzen eine dem englischen Fabrikate gleichkommende Härte und Widerstandskraft. Zum vergleichenden Versuche werden zwei complete Züge zusammengestellt werden, deren einer mit Rollen-, der andere mit Kugellagern ausgerüstet ist. Bei gleicher Belastung bei der vorläufig auf einer und derselben Strecke während einer bestimmten Zeit in Verkehr zu setzenden Züge werden die Resultate der Beobachtungen den Beweis liefern, welches der beiden Systeme sich für den regulären Betrieb von Waggons besser eignet und bei geringerer Abnützung eine grössere Ersparniss an Feuerungsmaterial verspricht. Die Anwendung derart ausgestatteter Achsen, bei welchen die Gefahr des Heisslaufens nahezu ausgeschlossen ist, verspricht einen ruhigen Lauf des Wagens, somit eine besondere Eignung für Salon-, Speise- und Schlafwaggons.

— (Einführung von „Rapides charbonniers“ [Kohlen-Schnellzüge] auf den Linien der Französischen Nordbahn.) Die Direction der Nordbahn hat zwei neue Locomotivtypen für den Verkehr der Kohlen-Schnellzüge in Betrieb gesetzt. Die eine, „Compound-Nord“ benannt, fährt besonders schnell, die andere, „Compound-Midi“, entwickelt bei entsprechender Schnelligkeit eine besondere Zugskraft. Während die stärksten Maschinen der Gesellschaft auf der wegen des constant wechselnden Gefälles bedeutende Betriebsschwierigkeiten bietenden Linie Valencienne—Hirson bisher höchstens 35 Waggons zu befördern vermögen, wurden mit der „Compound-Midi“ deren 40 à 10 t im vorschriftsmässigen Lastzugstempo anstandslos remorquirt. Dieselbe Maschine legte zwischen Somain und Paris mit 45 Waggons à 10 t eine Strecke von 230 km innerhalb 6 Stunden, allerdings mit nur einmaligem Aufenthalte, zurück. Auf Grundlage der günstigen Erfolge der bisher angestellten Versuche hat die Gesellschaft bereits 50 Maschinen dieser Typen, an welchen noch weitere Verbesserungen, so Tender mit Truckgestell, angebracht sein werden, bei der Maschinenfabrik in Belford bestellt. Diese Maschinen werden ausschliesslich zur Beförderung besonders beschleunigter Kohlenzüge zwischen den Bergbaucentren Lens, Somain und Paris, ferner zwischen beiden ersteren und Rouen, Hirson, Saon etc. verwendet werden. Man hofft, die zwischen Lens und Paris derzeit nur schwer innerhalb 48 Stunden zu bewältigenden Tour- und Retourfahrt des Wagens auf 25 Stunden zu reduciren, was einer nahezu 50percentigen Mehrausnützung der Fahrbetriebsmittel gleichkommt. Um dies zu ermöglichen, werden die Empfänger mit besonders harten Pönalen belegt werden, wenn sie bei nachgewiesen rechtzeitig avisirter Ankunftszeit des Wagens dessen Entladung nicht innerhalb von 6 Stunden effectuiren.

— (Beabsichtigte Classirung des Automobilbetriebes in die Kategorie der öffentlichen Verkehrsanstalten.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat eine Commission gesetzkundiger Abgeordneter eingesetzt, welche Vorschläge über die gesetzmässige Regelung des Automobilwesens zu erstatten beauftragt ist. Vor Allem wünscht man juridische Anhaltspunkte zu finden, kraft welcher im Sinne des Gesetzes vom Jahre 1880 auch dieses neue Verkehrsmittel in die Kategorie der Eisenbahnen localer Bedeutung und der Tramways zu classiren wäre, um es zu vermeiden, ein diesbezüglich neues Gesetz schaffen zu müssen, da es ausser aller Frage steht, dass der Automobilismus weder der allgemeinen Willkür, noch ausschliesslich der Ingerenz der Gemeinden überlassen werden kann (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34). Vorläufig hat die Kammer für das Jahr 1897 eine Summe von 1,000.000 Frcs. für den Titel „Automobilismus“ votirt.

— (Commissionelle Prüfung eines automatisch functionirenden Dampfspannungs-Messungsapparates.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat im Einvernehmen mit dem Marineminister durch eine ad hoc einberufene Expertencommission die Prüfung der vom Ingenieur Clérault construirten automatisch functionirenden Dampfspannungs-Messungsapparate für Locomotiv- und Schiffskessel, welche gleichzeitig zur Bestimmung der Umdrehungsanzahl der von den Maschinen in Rotation versetzten Achsen dienen, vornehmen lassen. Dem Expertenberichte zufolge entspricht dieser Apparat, welcher alle mit dem Gebrauche der derzeit verwendeten Apparate verbundenen Gefahren beseitigt, allen gewünschten Anforderungen.

— (Umwandlung der mit Pferden betriebenen Tramwaylinien auf elektrischen Betrieb und Bau neuer derartig betriebener Linien.) Die Pariser hauptstädtische Communalverwaltung hat mit Bezug auf die Bestimmungen des zwischen der Omnibus-Gesellschaft als Eigenthümerin von Tramwaylinien einerseits und der hauptstädtischen Communalverwaltung andererseits abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1877 erstere aufgefordert, ungesäumt sowohl die allgemeine Einführung des elektrischen Betriebes zu beschleunigen, als auch jene vertragsmässig als nothwendig erkannten Ergänzungslinien des Strassenbahnnetzes auszubauen, widrigenfalls sie beides auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft durchführen, oder deren Bau und Betrieb eventuell selbst anderen Unternehmungen übertragen würde. Unter Einem wurde der Gesellschaft die Herabsetzung der Tarife sowohl im directen als auch im Correspondenzverkehre aufgetragen.

Belgien. (Länge des Staatsbahnnetzes im Jahre 1895.) Die Gesammtlänge des vom Staate betriebenen Bahnnetzes belief sich Ende 1895 auf 3320 km, von denen 1986 km eingeleisig waren; im Laufe des Jahres 1895 wurden die Strecken Ermeton sur Biert—Stave, Blaton—Quevaucamps, Aubel—Bleyberg, Houyet—Beauraing und Stave—Florennes, zusammen 31 km, eröffnet. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug dagegen 1895 nur 3298·799 km gegen 3288·554 km im Vorjahre. An Stationen, Haltestellen und Haltepunkten besass das Staatsbahnnetz 1013.

— (Beförderung feuergefährlicher und Sprengstoffe.) Eine im „Moniteur“ neuerdigs veröffentlichte königliche Verordnung ändert die allgemeine Sprengstoff-Verkehrsordnung vom 29. October 1894 in folgender Weise:

Art. 1. Der Art. 146 wird wie folgt ergänzt: Es ist verboten, während der Be- oder Entladung geistige Getränke zu verzehren und zu diesen Arbeiten betrunkene oder durch eine frühere Arbeit ermüdete Arbeiter zu verwenden.

Art. 2. Der Art. 167 wird wie folgt ergänzt: Abgesehen von der vorgeschriebenen Begleitung müssen die eigentlichen Dynamitsendungen von einem in Sprengstoffen sachkundigen Bevollmächtigten des Aufgebers oder seines Vertreters begleitet sein. Dieser Bevollmächtigte, der vom Gouverneur bestätigt sein muss, hat zur Aufgabe, die Waare während der Beförderung und besonders während der Be- und Entladung zu überwachen. Die Führer der Begleitmannschaft hat sich in dieser Beziehung den Angaben dieses Bevollmächtigten anzupassen. Die Führer der in Art. 166 genannten bürgerlichen Begleitmannschaften können nach Bestätigung zugleich das Amt als Bevollmächtigter erfüllen.

Andere Bestimmungen betreffen die Verwahrung der mit Sprengstoffen beladenen Wagen.

Ferner hat ein Ministerialerlass vom 20. Jänner 1897 mit Wirkung vom 5. Februar 1897 an folgendes bestimmt:

Art. 1. Zur Eisenbahnbeförderung werden folgende Sprengstoffe zugelassen: A. Fraktorit von der Dynamit-Actiengesellschaft von Montagne la Grande; B. Sicherheitssprengstoff S. S. P. von der Gesellschaft Müller & Cie. in Clermont bei Engis; C. rauchloses Jagdpulver; D. rauchloses Pulver W. P.; E. rauchloses Pulver in Röhren D. R. P.; F. rauchloses Pulver in Röhren R. R. P.; G. rauchloses, sogenanntes Corditepulver von den

Vereinigten Köln-Rottweiler Pulverfabriken in Köln. Bezüglich der Verpackung und der Frachtsätze unterliegen die unter A und B aufgeführten Sprengstoffe den für schwer entzündliche Sprengstoffe, die unter C, D, E, F und G aufgeführten Sprengstoffe den für Pulver vorgesehenen Bestimmungen.

— (Stundenzählung.) Der Erlass über die abgeänderte Stundenzählung hat nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ folgenden Wortlaut:

In Ausführung einer Ministerialentscheidung ist vom 1. Mai 1897 ab die Bezeichnung der Stunden von 0 bis 24 in allen Dienstzweigen der Eisenbahnen, Posten, Telegraphen und Marine, sowie in den Beziehungen dieser Dienstzweige zum Publicum anzuwenden. Die Bezeichnungen M (Matin = Vormittag) und S (Soir = Nachmittag), die in den Urkunden des Zugdienstes vorkommen, sind zu beseitigen. Die zwischen Mitternacht und 1 Uhr Morgens liegenden Zeitpunkte, wie 12 Uhr 2, 12 Uhr 13, 12 Uhr 47, sind durch eine 0, der ein Punkt und die entsprechende Minutenzahl folgt, anzugeben (0·2, 0·13, 0·47). Mittag ist stets zu bezeichnen mit 12 Uhr. Mitternacht ist je nach dem mit 0 oder 24 zu bezeichnen. Für einen Zug, der von einer Station genau um Mitternacht abgeht, hat man zu schreiben, dass er um 0 Uhr des Tages, während dessen er verkehrt, abgeht; für einen Zug, der genau um Mitternacht auf einer Station ankommt, hat man zu schreiben, dass er um 24 Uhr des Tages, während dessen er verkehrt hat, ankommt. Die Zifferblätter der Uhren in den Stationen und allen zur Eisenbahn gehörenden Gebäuden sind durch Angabe der Ziffer 13, bezw. 14 bis 24 unterhalb der gegenwärtigen Ziffern 1, bezw. 2 bis 12 zu ergänzen. Bekanntmachungen, welche der Massnahme die grösste Verbreitung zu geben bestimmt sind, sind zu drucken und zu angemessener Zeit allen Stationen zu übersenden, damit sie in reichlicher Anzahl in allen dem Publicum zugänglichen Räumen, sowie in den um die Stationen liegenden Dörfern und Ortschaften angeschlagen werden.

— (Freie Fahrt für Arbeiter auf den Staatsbahnen.) Der Eisenbahnminister hat Folgendes bestimmt: Die Arbeiter, welche in Folge von im Dienst erhaltenen Verletzungen ausserhalb ihres Wohnortes beschäftigt werden und die Eisenbahn benützen, um sich an ihren Arbeitsort zu begeben und von dort zurückkehren, können künftig den Preis der Zeitkarte, mit der sie sich versehen müssen, zurückgezahlt erhalten.

— (Ertheilung von Eisenbahnconcessionen an die nationale Nebenbahn-Gesellschaft.) Durch königl. Erlass vom 17. December 1896 hat die Gesellschaft die Concession für die Nebenbahn von Tilly nach Incourt nebst Zweigbahn nach Gembloux erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagecapital mit 1,180.000 Frcs.; die Gesellschaft hat ferner die Concession für die Nebenbahn Gent-Meirelbeke (6·7 km) erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagecapital mit 137.000 Francs, zahlbar in 90 Jahresraten von je 4795 Frcs.; die Gesellschaft hat endlich die Concession für die Verlängerung der Nebenbahn Brüssel-Sterrebeek bis Vossem (4 km) erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagecapital mit 105.000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresraten von je 3675 Frcs.

Rumänien. (Beschränkung der Einfuhr von Mineralwässern.) Die rumänischen Eisenbahn- und Schifffahrtsstationen wurden durch einen Erlass verständigt, dass die Einfuhr von bisher noch unbekannten Mineralwässern von der speciellen Bewilligung des Ministers des Innern abhängt, welche nur auf Grundlage des Berichtes des Obersten Sanitätsrathes über die chemische Analyse des Wassers ertheilt wird.

England. (Einführung eines Lebensmittel-Eilgut-Colliverkehres von 3 kg aufwärts auf den Linien der Great Eastern und Great Western Bahn.) Während die Great Eastern Bahn schon im Vorjahre die Aufnahme besonders ermässigter Colli mit Lebensmitteln, welche als Eilgut mit den Personenzügen expedirt werden, mit bestem Erfolge einführte, hat nun auch die Great Western Bahn diesen Modus adoptirt. Derlei auf Gefahr des Aufgebers übernommene Colli werden kostenfrei dem Empfänger ins Haus gestellt. Die Portoscala ist nach dem Gewichte der in vier Classen gesonderten Waare, und zwar: 1. frisches Fleisch, geschlachtetes Geflügel etc.; 2. Eier, Butter, Gemüse; 3. Obst; 4. Milch, sowie nach deren Entfernung gradirt, über deren äusserste, mit 200 km bemessene Zone hinaus keine weitere Preiserhöhung erfolgt.

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Mai 1897.)

Im Mai 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Mai
Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	1—10
Rotterdam, Antwerpen	„Petőfi“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Rosario“	1—10
Gibraltar [1]), London	„Baross“	5—15
Liverpool	„Andalusian“	5—15
Rotterdam	„B. Kemény“	5—15
Rouen	„Matlekovits“	10—20
Bordeaux	„Tibor“	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Finland“	15—25
Liverpool	„Marathon“ (Cunard Line)	15—25
Hamburg	„Roma“	15—25
Brest		15—25
Dunkerque		15—25
Barcelona [2])	„Zrinyi“	25
Algier [1]), Glasgow	„Mátyás Király“	21—31
London	„Narva“	21—31
Liverpool	„Algerian“	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Deák“	25/V—5/VI
Oporto, Rouen	„Andrássy“	25/V—5 VI
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Zichy“	1 VI

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Mai
Liverpool	Triest, Fiume	„Flavian“	1—10
Hull, Newcastle o T	„ „	„Bassano“	1—10
London	„ „	„Széchényi“	1—10
Rouen	„ „	„Szt. László“	1—10
Antwerpen	„ „	„Stefánia“	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa“ (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	Triest, Fiume	„Jokai“	10—20
London	„ „	„Wm. Bailey“	10—20
Liverpool	„ „	„Lesbian“	21—31
Glasgow	„ „	„Báthori“	21—31
Rouen	„ „	„Nagy Lajos“	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Petőfi“	21—31
Liverpool	Triest, Fiume	„Samaria“ (Cunard Line)	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

A) Mercantillinie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Mai 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Tisza“ am 3., „Szápáry“ am 10., „Rákóczy“ am 17., „Arpád“ am 24. und „Adria“ am 31.;

von Marseille nach Fiume „Arpád“ am 5., „Andrássy“ am 12., „Tisza“ am 19. und „Szápáry“ am 26.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 6. April eingetragen:

Bei der Firma:

Wiener Verbindungsbahn. Offene Gesellschafter: K. k. priv. Südbahn - Gesellschaft, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn in Wien.

Firmainhaber das k. k. Aerar.

Die Firmazeichnung erfolgt durch den Finanzprocurator der k. k. niederösterr. Finanzprocuratur in Wien, k. k. Hofrath Dr. Josef Kock, in der Art, dass der Wortlaut obiger Firma, sowie die Worte: „Für das k. k. Aerar als nunmehrigen alleinigen Inhaber: Die k. k. niederösterr. Finanzprocuratur in Wien: Der k. k. Finanzprocurator“ von wem immer geschrieben oder mittelst Stampiglie gedruckt werden und k. k. Hofrath Dr. Josef Kock darunter seinen Namen schreibt. Unter Einem wurde die gleichlautende Firma im Register für Gesellschaftsfirmen sammt allen Eintragungen gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXVI. Stückes.) Das am 21. April herausgegebene LXVI. Stück enthält unter

Nr. 3132: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 18. April 1897, Z. 4620, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem Gerichtsbezirke Vöcklabruck und für Schweine aus den politischen Bezirken Vöcklabruck, Braunau und Ried.

— (Inhalt des LXXVII. Stückes.) Das am 22. April herausgegebene LXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3133: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 19. April 1897, Z. 5011, betreffend die Aufhebung der Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Steiermark.

Nr. 3134: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. April 1897, Z. 7383, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus mehreren bosnischen Bezirken.

Nr. 3135: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 21. April 1897, Z. 35.621, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus der Bukowina.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den im Präsidialbureau des Eisenbahnministeriums in Verwendung stehenden Schriftsteller Oswald Obogi zum Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen ernannt. [E.-M.-Z. 1035.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat März 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	5283·74	664·29	2458·63	3489·41	1943·02	897·02	557·68	2282·36
Roggen	4279·66	877·52	2132·29	3024·89	1555·80	—	—	1555·80
Gerste	1656·50	100·87	861·11	896·26	2343·04	2637·22	1120·55	3859·71
Hafer	—	10·15	10·15	—	121·65	303·41	222·80	202·26
Erbsen	1047·71	409·32	478·42	978·61	502·25	99·10	50·00	551·35
Bohnen	1062·18	100·96	317·70	845·44	198·62	—	166·38	32·24
Raps	521·04	19·96	130·82	410·18	124·11	30·58	152·48	2·21
Wicken	476·99	96·51	296·95	276·55	625·12	35·64	470·71	190·05
Leinsaat	221·30	—	12·21	209·09	—	—	—	—
Rübensamen	617·30	—	571·00	46·30	—	—	—	—
Mohn	63·75	—	—	63·75	95·74	98·90	20·00	174·64
Kleesaat	394·63	428·61	563·21	260·03	—	—	—	—
Senfsaat	93·02	—	—	93·02	—	—	—	—
Diverse	3909·38	931·00	1175·13	3665·25	408·20	124·07	116·24	416·03
Zusammen . . .	19627·20	3639·19	9007·62	14258·77	7917·55	4225·94	2876·84	9266·65
Versicherungswerth ö.W. fl.	201.629	45.520	96.309	150.840	98.480	30.814	25.014	104.280
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	39	4	11	32	9	—	—	9
Versicherungswerth ö.W. fl.	51.651	4.570	11.284	44.937	7.160	—	—	7.160
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	30	1	2	29	3	—	—	3
Versicherungswerth ö.W. fl.	40.791	800	1.600	39.991	2.201	—	—	2.201
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	27.520	900	900	27.520	1.100	—	—	1.100
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.		—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	.	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Nachbarlicher Personenverkehr.

Vom 1. Juni 1897 angefangen wird die Giltigkeit der Rückfahrkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und solchen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen auf das in der Zusatzbestimmung 4 zu § 12 des Betriebsreglements des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen festgesetzte Ausmass beschränkt, so dass diese Fahrkarten nach der den letzten Giltigkeitstag abschliessenden Mitternacht zur Benützung der Eisenbahn überhaupt nicht mehr berechtigen.

Prag, am 25. April 1897. [302]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe des Nachtrages VIII zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 tritt der Nachtrag VIII zu dem in rubro bezeichneten Tarif in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher einen neuen, bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege giltigen Ausnahmetarif für Mehl und Mahlproducte enthält, wird seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 26. April 1897. [303]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nichteinführung des IV. Nachtrages zu den vom 1. August 1896 giltigen reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Localverkehre.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 38 vom 1. April 1897, Seite 719, mit Giltigkeit ab 1. Mai 1897 zur Einführung verlautbarte Nachtrag IV gelangt nicht zur Ausgabe.

Wien, am 25. April 1897. [304]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn. Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Achenseebahn.

Nichteinführung eines verlautbarten Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 33 vom 20. März 1897, Seite 651, mit Giltigkeit ab 1. Mai 1897 zur Einführung verlautbarte Tarif für den directen Personenverkehr zwischen den Stationen Wien (Südbahnhof) und Wien (Westbahnhof) einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einschliesslich der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee, der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Achenseebahn andererseits gelangt nicht zur Ausgabe.

Wien, am 25. April 1897. [305]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ermässigte Tour- und Retourfahrkarten für Vergnügungsfahrten nach Wekelsdorf.

Vom 9. Mai 1897 ab bis inclusive 26. September 1897 gelangen von Wien (Staats- und Nordbahnhof), Brünn, Olmütz, Prag (Staatsbahnhof), Pardubitz, Leitomischl und Hohenmauth nach Wekelsdorf an Sonn- und Feiertagen für sich anmeldende Gesellschaften von mindestens fünf Personen Tour- und Retourkarten zu nachstehenden Preisen per Person zur Ausgabe:

von							mit	
von Wien (St.E.G. und K.F.N.B.)	II. Cl.	fl. 10.—	III. Cl.	fl. 6.50	mit	10	tägiger	Giltigkeit
„ Prag (St.E.G.)	„	„ 7.—	„	„ 5.—	„	5	„	„
„ Brünn	„	„ 6.50	„	„ 4.20	„	5	„	„
„ Olmütz	„	„ 6.50	„	„ 4.20	„	5	„	„
„ Hohenmauth	„	„ 3.50	„	„ 2.30	„	3	„	„
„ Leitomischl	„	„ 3.50	„	„ 2.30	„	3	„	„
„ Pardubitz	„	„ 4.—	„	„ 2.60	„	5	„	„

Von Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof) können auch die Schnellzüge bis Chotzen und ebenso zurück, von Prag und Pardubitz die Schnellzüge rücksichtlich der Strecke Prag und Pardubitz—Chotzen und retour, von Brünn auch die Schnellzüge rücksichtlich der Strecke Brünn—Chotzen und retour und von Olmütz die Schnellzüge rücksichtlich der Strecke B.-Trübau—Chotzen und retour benützt werden.

Diese Tour- und Retourkarten können auch schon an Samstagen oder an dem einem Feiertage vorhergehenden Wochentage gelöst werden. Die Rückfahrt kann in aufgelöster Gesellschaft erfolgen.

Wien, am 27. April 1897. [306]

Directer Personenverkehr mit Nordseebädern.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den directen Personenverkehr mit den Nordseebädern Helgoland, Westerland, Wittdünn-Amrum und Wyk auf Föhr tritt nicht am 1. Mai, sondern erst am 1. Juni 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 25. April 1897. [307]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der Kundmachung über Einführung neuer Personenfahrpreise zwischen Wien S.B. einerseits und Kärnten und Tirol andererseits über Marburg.

Der in Nr. 34 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 23. März 1897 mit dem Einführungstermin vom 1. Mai 1897 angekündigte Ausnahmetarif für einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten für Schnellzüge zwischen Wien S.B. einerseits und den Stationen der Strecken Maria Rast—Franzensfeste und Kufstein—Ala andererseits über Marburg gelangt nicht zur Einführung.

Es bleiben daher für diesen Verkehr die bisherigen Preise für einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten auch nach dem 1. Mai 1897 in Geltung.

Wien, am 20. April 1897. [308]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Wien 1897. (Transportbegünstigung.) Anlässlich der am 18., 19. und 20. April, sowie am 22., 23. und 24. April 1897 in Wien (k. k. Gartenbau-Gesellschaft) stattgefundenen internationalen Ausstellung von Hunden aller Rassen wurden für den Transport der Ausstellungsthiere auf sämmtlichen Linien der österreichischen und ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen folgende Tarifermässigungen zugestanden:

a) Für die zur Ausstellung als Eilgut beförderten Hunde wird der frachtfreie Rücktransport als Eilgut unter Aufrechthaltung der im Tarif-Theile I, Abschnitt C—VI, festgesetzten Modalitäten und unter der weiteren Bedingung gewährt, dass bei der eilgutmässigen Hinbeförderung die normale tarifmässige Gebühr für „gewöhnliches Eilgut“ entrichtet wird.

b) Bei Aufgabe als Frachtgut werden dagegen die im Tarif-Theile I, Abschnitt C—IX/g, normirten Begünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung finden.

Als spätester Termin für die Rückbeförderung der unverkauft oder unverlost gebliebenen Ausstellungsthiere an die Aussteller gilt der 24. Mai 1897.

Ausstellung für Kochkunst und Hausbedarf in Baden bei Wien 1897. (Transportbegünstigung.) Die Gegenstände dieser in der Zeit vom 10. bis 20. April 1897 veranstaltet gewesenen Ausstellung werden, insoweit dieselben unverkauft, bezw. unverlost geblieben sind, auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Massgabe der Bestimmungen des Tarif-Theiles I, Abschnitt C, Ziffer VI, frachtfrei zurückbefördert. Die Rücksendung an die Aussteller hat jedoch diesfalls spätestens den 20. Mai 1897 zu erfolgen.

Grosse Berliner Kunstausstellung 1897. (Transportbegünstigung.) Für Kunstgegenstände, welche auf der in der Zeit vom 1. Mai bis 26. September 1897 in Berlin stattfindenden „Grossen Berliner Kunstausstellung“ ausgestellt waren und unverkauft oder unverlost geblieben sind, gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen frachtfreie Rückbeförderung unter den im Tarif-Theile I, Abschnitt C—VI enthaltenen, sowie unter nachstehenden weiteren Bedingungen:

a) Die Aufgabe zur Rückbeförderung an die Aussteller hat spätestens am 24. October 1897 zu erfolgen.
Der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité haben die Sendung auf dem Rückwege als Ausweise für die Bewilligung frachtfreier Beförderung zu begleiten.

b) Die Sendungen sind an eine Mittelsperson in jener deutsch-österreichischen Grenzstation zu adressiren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat.

Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecke von dem Aufgabsorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze, der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité zu übergeben. Die Mittelsperson hat die Sendung mit einem neuen Frachtbriefe wieder aufzugeben und diesem Frachtbriefe nachbezeichnete Belege beizufügen:

1. den Original-Frachtbrief für den Hinweg;
2. die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité;
3. den Frachtbrief vom Aufgabsorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze.

Laut Ziffer 11 des Abschnittes C—VI des Tarif-Theiles I ist die gebührenfreie Rückbeförderung vom Absender auf dem für den österreichischen Durchlauf auszustellenden neuen Frachtbriefe im Sinne des § 51, Punkt 1e, des Betriebsreglements ausdrücklich zu verlangen.

Bei der Rückbeförderung ist die Declaration des Interesses an der Lieferung auf den österreichischen Strecken unzulässig.

Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen.

Kunst- und Gartenbau-Ausstellung in Florenz 1897. (Transportbegünstigung.) Für Gegenstände, welche auf der bis 31. März 1897 in Florenz stattgefundenen Kunst-, bezw. auf der zur Zeit ebendaselbst stattfindenden Gartenbau-Ausstellung unverkauft oder unverlost geblieben sind, gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen frachtfreie Rückbeförderung unter den im Tarif-Theile I, Abschnitt C—VI, enthaltenen, sowie unter nachstehenden weiteren Bedingungen:

Die Aufgabe zur Rückbeförderung an die Aussteller hat für die Gegenstände der Kunstausstellung spätestens am 30. April 1897, für die Gegenstände der Gartenbau-Ausstellung spätestens am 30. Juni 1897 zu erfolgen.

Der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité haben die Sendung auf dem Rückwege als Ausweise für die Bewilligung frachtfreier Beförderung zu begleiten.

Die Sendungen sind an eine Mittelsperson in jener österreichisch-italienischen Grenzübergangsstation zu adressiren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat.

Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecke vom Aufgabsorte bis zur österreichisch-italienischen Grenze, der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité zu übergeben.

Die Mittelsperson in der vorerwähnten Grenzstation hat die Sendung mit einem neuen Frachtbriefe wieder aufzugeben und diesem Frachtbriefe nachbezeichnete Belege beizufügen:

1. den Original-Frachtbrief für den Hinweg;
2. die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité;
3. den Frachtbrief vom Aufgabsorte bis zur österreichisch-italienischen Grenze,

Laut Ziffer 11 des Abschnittes C—VI des Tarif-Theiles I ist die gebührenfreie Rückbeförderung vom Absender auf dem für den österreichischen Durchlauf auszustellenden neuen Frachtbriefe im Sinne des § 51, Punkt 1 e, des Betriebsreglements ausdrücklich zu verlangen.

Bei der Rückbeförderung ist die Declaration des Interesses an der Lieferung auf den österreichischen Strecken unzulässig.

Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag 1.) Am 1. April kam der 1. Nachtrag, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen des Tarifes, zur Einführung.

— (Ausnahmetarif 5a.) In Folge Aenderung der Güterclassification des Deutschen Eisenbahngütertarifes, Theil I, hinsichtlich der Position „Steine“ finden seit 1. April die für Steine des Specialtaries III giltigen Frachtsätze auch auf krummlinig profilirte und abfaçirte Bausteine Anwendung.

Der Ausnahmetarif 5a kommt daher in Wegfall.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1897. (Neuer Ausnahmetarif.) Am 1. April trat ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks ab Stationen des Saargrubenrevieres nach Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (Saarkohlentarif Nr. 8) in Kraft.

Durch denselben wird der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen (auch gemahlenen) und Coaks nach Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (Saarkohlentarif Nr. 8) vom 1. April 1893 mit Nachträgen aufgehoben.

Dem neuen Saarkohlentarif liegen im Allgemeinen die Entfernungen des Tarifes für den Saarbrücken-Bayerischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1896 und die Frachtsätze des preussischen Rohstofftarifes zu Grunde.

Sächsisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Neuer Tarif.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai kommt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen (nebst Preistafeln) für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits über Hof, Franzensbad und Eger zur Einführung.

Durch diesen Tarif wird der seitherige Tarif vom 1. Mai 1894 nebst Nachträgen aufgehoben.

In den neuen Tarif sind unter Anderem nachstehende Stationen aufgenommen: Amberg, Asch, Bad Reichenhall, Berchtesgaden, Eger, Franzensbad, Kufstein, Lindau, Passau und Salzburg.

Die seitherigen Fahrkarten werden, soweit dieselben im Tarife nicht mehr enthalten sind oder soweit Preisänderungen oder Aenderungen der Wegvorschrift für festaufliegende Fahrkarten eintreten, eingezogen.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. April kam der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen im Vorwort.
II. Ergänzung der Ausnahmetarife (Ausnahmetarif für Kohlen etc. und feuchte Stärke etc.).
III. Aufnahme neuer Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München und Ergänzung der Ausnahmetarife für deren sämmtliche Stationen.
IV. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Schnitttarifes.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies, Eisenschlacken etc. zum Hochofenbetriebe, sowie für Coaks zum Hochofenbetriebe. (Nachtrag XVIII.) Am 1. April gelangte der Nachtrag XVIII zur Einführung.

Derselbe enthält neben anderen Ergänzungen und Aenderungen des Tarifes Frachtsätze für Eisenerz etc. zum Hochofenbetriebe nach der Station Neumühl des Directionsbezirkes Essen und Aufhebung der Frachtsätze für Coaks zum Hochofenbetriebe, für welche vom obgenannte Tage die Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen und Coaks des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Verkehres gelten.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Nachtrag X.) Mit Giltigkeit vom 1. April gelangte der Nachtrag X zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aufnahme neuer Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.
II. Ergänzung der Ausnahmetarife (Ausnahmetarif für Kohlen, Torf etc.).
III. Aenderungen von Stationsnamen.
IV. Berichtigungen.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1890. (Tarifirung von Chlorschwefel.) Mit sofortiger Giltigkeit wurde der Artikel „Chlorschwefel (Chlorure de soufre)" in den Theil I B des Deutsch-Französischen Gütertarifes aufgenommen. Der Artikel tarifirt auf den deutschen Strecken nach Stückgutclasse 1 und nach den Wagenladungsclassen A und B, auf den Strecken der Französischen Ostbahn nach Serie 1 des allgemeinen Tarifes.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Ausnahmetarif 5a.) In Folge Versetzung der krummlinig profilirten und abfaçirten, jedoch ungeschliffenen Bausteine in den Specialtarif III (zu vergl. Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I) ist der Ausnahmetarif 5a am 1. April in Wegfall gekommen.

Der Ausnahmetarif 5b erhält die Ordnungsnummer 5a.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. (Nachtrag II zum Heft 1.) Mit Giltigkeit vom 1. April ist der Nachtrag II zum Heft 1 des Tarifes für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft getreten. Derselbe enthält bereits im Verfügungswege durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen, ermässigte Entfernungen im Verkehre mit der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel, Ergänzungen des Rohstofftarifes, ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen etc. und für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Ausserdem sind am 1. April im Tarifheft 2 folgende Aenderungen eingetreten:

1. Erweiterungen des Waarenverzeichnisses und Aenderungen der Anwendungsbedingungen des Rohstofftarifes.
2. Ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen etc. im Verkehre von Gross-Räschen nach den Stationen der Stargard-Küstriner Eisenbahn.
3. Einführung des Seehafen-Ausnahmetarifes D für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern von den Stationen Neudamm und Soldin der Stargard-Küstriner Eisenbahn nach Hamburg B.

Ferner ist mit Giltigkeit vom 1. April die Haltestelle Friedrichsthal i. Pm. der Stargard-Küstriner Eisenbahn in den Tarif für oben bezeichneten Verkehr einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Nachträge I zu den Localgütertarifen der schmalspurigen Bahnlinien.) Zu den besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern u. s. w. auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien:

a) Döbeln—Mügeln—Oschatz, Mügeln—Nerchau—Trebsen und Oschatz—Strehla,
b) Taubenheim—Dürrhennersdorf,
c) Wilkau—Kirchberg—Wilzschhaus
d) Potschappel—Wilsdruff,
e) Schönfeld—Geyer,
f) Radebeul—Radeburg,
g) Herrnhut—Bernstadt,
h) Hainsberg—Kipsdorf,
i) Grünstädtel—Oberrittersgrün,
k) Hetzdorf—Eppendorf,
l) Zittau—Markersdorf, sowie auf der
m) Müglitzthal-Eisenbahn,
n) Wilischthal-Eisenbahn,
o) Mülsengrund-Eisenbahn,
p) Pressnitzthal-Eisenbahn

ist je ein Nachtrag I erschienen, wovon Abzüge durch die sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden können.

Die Nachträge enthalten unter Anderem für den Binnenverkehr der Schmalspurbahnen ermässigte Frachtsätze für Güter der Specialtarife I, II und III und des Ausnahmetarifes für Holz.

Berlin - Stettin - Hessischer Güterverkehr, Gruppen III/VI. (Neuer Tarif.) An Stelle des bisherigen Gütertarifes für den vorbezeichneten Verkehr ist mit Giltigkeit vom 1. April ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Stettin (III) einerseits und den Stationen der Directionsbezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz (VI), sowie der Cronberger und Kerkerbach-Bahn andererseits in Kraft getreten.

Mit dem gleichen Tage werden die nachverzeichneten Gütertarife aufgehoben:

1. Der Gütertarif Theil II für den Berlin-Stettin-Hessischen Güterverkehr, Gruppen III/VI, vom 1. April 1895;
2. der Gütertarif Theil II für den Berlin-Stettin-Westdeutschen Güterverkehr, Gruppen III/VII, VIII, vom 1. April 1895;
3. der Mitteldeutsche Verbandsgütertarif Theil II, Heft Nr. 1 (Verkehr zwischen den Stationen der Oberhessischen Eisenbahn, der Hessischen Ludwigsbahn etc. einerseits und den Stationen des Directionsbezirkes Berlin etc. andererseits), vom 1. Jänner 1893;
4. der Berlin-Südwestdeutsche Gütertarif Theil II (Verkehr der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen einerseits und Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn etc. andererseits) vom 1. Juli 1892,

bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Entfernungen, bezw. Frachtsätze in dem neuen Tarife enthalten sind.

Neben mehrfachen Frachtermässigungen enthält der neue Gütertarif auch geringfügige Frachterhöhungen, welche indes erst mit dem 15. Mai in Kraft treten.

Der Tarif ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu erhalten, welche auch nähere Auskunft über denselben ertheilen.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Geänderte Frachtsätze.) Für den Verkehr zwischen Eisenstein und Furth i. W. einerseits und einzelnen Stationen der kgl. Sächsischen und kgl. Preussischen Staatseisenbahnen andererseits treten am 1. Mai theilweise erhöhte und theilweise ermässigte Frachtsätze für den Classengutverkehr und im Ausnahmetarife für Güter der österreichischen Stückgutclasse II in Kraft.

Auskunft ertheilt auf Anfrage das Tarifbureau der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

K. k. Eisenbahnministerium.

Lieferungs-Ausschreibung.

Das k. k. Eisenbahnministerium beabsichtigt, die **Lieferung** nachbenannter **Räderpaare** im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben.

A) Für westliche Linien:

1) 5 Räderpaare der Gruppe VIII mit Radreifen aus Tiegelflussstahl;
2) 92 Räderpaare der Gruppe VIII mit Radreifen aus Martinflussstahl;
3) 49 Räderpaare der Gruppe XXIII mit Radreifen aus Martinflussstahl;
4) 6 Räderpaare der Gruppe XXVIII mit Radreifen aus Tiegelflussstahl.

B) Für nordöstliche Linien:

1) 4 Räderpaare der Gruppe VIII mit Radreifen aus Tiegelflussstahl;
2) 59 Räderpaare der Gruppe VIII mit Radreifen aus Martinflussstahl;
3) 21 Räderpaare der Gruppe XXIII mit Radreifen aus Martinflussstahl.

Sämmtliche Räderpaare sind mit Achsen aus Martinflussstahl und Radscheiben aus Martinflusseisen zu liefern; die Radreifen sind nach System Glück-Curant zu befestigen.

Die Lieferung der Räderpaare hat auf Grund der bezüglichen Lieferbedingnisse und Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche bei dem Departement 23 des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, Westbahnhof) eingesehen und gegen Vergütung der Kosten behoben werden können.

Für die vorgenannte Lieferung werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offert auf die Lieferung von Räderpaaren" bis **14. Mai l. J., Mittags 1 Uhr,** im Einreichungsprotokolle des k. k. Eisenbahnministeriums (Wien, I., Schillerplatz) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an dem folgenden Tage um $2^1/_2$ Uhr Nachmittags im Departement 23 am Westbahnhofe statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind die Preise in Ziffern und Worten und getrennt für jede Gattung Räderpaare mit Radreifen aus Martinstahl und Radreifen aus Tiegelflussstahl, einschliesslich aller Patentgebühren und Spesen, franco einer zu bezeichnenden Station der westlichen, beziehungsweise nordöstlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und die kürzesten Liefertermine, gerechnet vom Tage der Bestellung, anzugeben. In dem Offerte ist auch zu erklären, ob der Offerent sich verpflichtet, einen allfällig weiter gehenden Bedarf an Wagenräderpaaren der genannten Gruppen im Jahre 1897 über seinerzeitige Bestellung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu den gleichen Preisen und Bedingungen zu liefern.

Das k. k. Eisenbahnministerium behält sich vor, keines der eingebrachten Offerte zu berücksichtigen, falls ihm keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 21. April 1897.

Das k. k. Eisenbahnministerium.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen und Werkstätten-Einrichtungen im Offertwege zu vergeben, und zwar:

1 Stück Räderdrehbank.
5 „ diverse Supportdrehbänke.
2 „ Fraismaschinen.
1 „ Shapingmaschine.
1 „ Hebel-Hobelmaschine.
1 „ Schleifmaschine.
1 „ Radial-Wandbohrmaschine.
2 „ Säulen-Schnellbohrmaschinen.
1 „ Schrauben-Schneidmaschine.
1 „ Muttern-Schneidmaschine.
1 „ Siederohr-Walz- und Abschneidmaschine.
1 „ Holzhobel- und Kehlmaschine.
1 „ Handbohrmaschine.
1 „ Loch- und Scheermaschine.
1 „ Federprobirmaschine.
1 Garnitur hydraul. Wagenhebeböcke mit 24 Tonnen Tragfähigkeit.
1 Laufkrahn für Hand- und elektrischen Betrieb mit 50 Tonnen Tragfähigkeit.
1 Laufkatze mit 1·5—2 Tonnen Tragfähigkeit.
1 Transmission von 4·5 m Länge, und
2 Stück zum Sandtrocknen eingerichtete Oefen für Heizhäuser und Locomotiv-Remisen.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie der mit den genauen Beschreibungen versehenen Offertformularien zu erfolgen. Diese Behelfe können bei der Fachabtheilung für Zugförderung und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, Administrationsgebäude, Wien, XV., Schönbrunnerstrasse Nr. 6, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahnlinien erfolgen kann, inclusive aller Nebenspesen zu erstellen.

Der Offerent hat mit seinem Anbote **zehn Wochen** im Worte zu bleiben, und steht es jedem frei, auch nur auf einen der ausgeschriebenen Gegenstände zu offeriren.

Die vorschriftsmässig gestempelten, mit den Zeichnungen der offerirten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift:

„Offert für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen"

versehen bis **längstens 4. Juni 1897, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direction einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 10 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im April 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
956	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Marmaros-Sziget	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.) Tetschen (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 12. Juni 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Sätze	Heller 325 325		Im Kartirungswege		
957	**K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Düngemittel laut der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 37 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Fürth, Station der königlich Bayerischen Staatseisenbahnen	den im vorbezeichneten Ausnahmetarife angeführten österr. Stationen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarifheft V für den Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 20. August 1880	Bestehen keine directen Frachtsätze	Für den Verkehr mit Dürnkrut, Drösing und Gänserndorf, Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die um 0·01 Mark für 100 kg erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 37 für die Station Doos der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. Für den Verkehr mit allen übrigen in diesem Ausnahmetarife angeführten österr. Stationen die Frachtsätze desselben wie für die Station Doos		Im Kartirungswege		
958	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Federn aller Art (Bettfedern) und Federbetten	Stuttgart Westbahnhof, Station der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen	den in dem Ausnahmetarife Nr. 7 des Tarif-Theiles II, Heft Nr. 4 des Süddeutsch-Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1895 bezeichneten Stationen	Bestimmungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. October 1895 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Anstoss von 0·04 Mark pro 100 kg an die für Stuttgart Hauptbahnhof bestehenden Sätze		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
959	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz laut der Nomenclatur des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Knittelfeld, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	München S.B. München O.B. München C.B. Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Holz der Abtheilung a) Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief; Holz der Abtheilung b) und c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Vom 10. Mai 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung a) 0·95 Mark, " b) 1·07 ", " c) 1·14 " Abtheilung a) 0·94 Mark, " b) 1·06 ", " c) 1·13 " Abtheilung a) 0·96 Mark, " b) 1·09 ", " c) 1·16 "		Im Kartirungswege		
960	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Feigen	Triest { St. Andrea, Freihafen k.k.St.B, Stadt k.k.St.B.	Loosdorf	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5.000 kg b) " " " " von 5.000 kg c) " " " " von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	a) 244 Kreuzer ö. W. b) 208 Kreuzer ö. W. c) 172 Kreuzer ö. W.	a) 236 Kreuzer ö. W. b) 200 Kreuzer ö. W. c) 164 Kreuzer ö. W.	a) 8 Kreuzer ö. W. b) 8 Kreuzer ö. W. c) 8 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist	
961	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohlenstaub	Gy[illegible]	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	99 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. **Wien, 1. Mai 1897.** **X. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Inwiefern ein bestätigter Lagerplan zweckmässig ist und den Verkehrsbedürfnissen entspricht, hat der Verwaltungs-Gerichtshof nicht zu prüfen.

2. Der Lagerplan ist nach der Bauordnung für Böhmen nur für die künftige Richtung und Lage der Strassen massgebend.

3. Eine autoritative Ingerenz der Eisenbahnbehörden bei Bestätigung des Lagerplanes hat nicht statt.

Ein genehmigter Lagerplan schliesst die Erweiterung von Eisenbahnanlagen nicht aus, da die Enteignung von Grundstücken, welche für öffentliche Zwecke bestimmt sind oder bereits öffentlichen Zwecken dienen, zulässig erscheint, wenn nach der Ueberzeugung der erkennenden Behörden das Gewicht der beiderseits in Frage kommenden öffentlichen Interessen für die Eisenbahn-Verwaltung entscheidet.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des k. k. Aerars und Genossen gegen die Entscheidung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen vom 21. August 1895, Z. 40.243, betreffend die Bestätigung des Lagerplanes für einen Theil des Egerer Stadtgebietes, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen. Ein Kostenersatz findet nicht statt.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde die im Sinne des § 4 der Bauordnung für Böhmen durch den Bezirksausschuss Eger vollzogene Bestätigung des Lagerplanes für einen Theil des Egerer Stadtgebietes vom Landesausschusse entsprechend der Wohlmeinung der k. k. Statthalterei aufrecht erhalten, trotzdem in diesem Lagerplane Strassen derart projectirt waren, dass in dieselben Grundstreifen zu liegen kamen, welche im Eisenbahnbuche eingetragen waren, und bezüglich welcher die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen erklärt hatte, dass sie für den Eisenbahnbetrieb unentbehrlich seien.

Die dagegen gerichtete Beschwerde erblickt vor Allem in dieser Entscheidung eine Verletzung der Competenznormen. Mit Unrecht. Denn nicht nur ist im § 4 der citirten Bauordnung (Gesetz vom 8. Jänner 1889, böhm. L.-G.-Bl. Nr. 5) die Bestätigung der Lagerpläne ausnahmslos in die Hände der autonomen Behörden gelegt, welche lediglich zur Einholung der Wohlmeinung der correspondirenden politischen Behörden verpflichtet werden, sondern es ergibt sich aus den übrigen Bestimmungen der Bauordnung, dass eine autoritative Ingerenz der Eisenbahnbehörden bei Verfassung eines Lagerplanes auch dann ausgeschlossen werden muss, wenn Eisenbahngrund von diesem Lagerplane betroffen wird. Denn die Bauordnung entzieht zwar in den §§ 27 und 134 die Ertheilung der Baubewilligung für Eisenbahnbauten der Competenz der autonomen Behörden, behält aber im letzten Absatze des § 134 diesen Behörden die Feststellung der Baulinie ausnahmslos, also auch für Eisenbahnbauten, vor.

Da nun durch die Feststellung der Regulirungs-, bezw. Baulinie eventuell über Eisenbahngrund unmittelbar verfügt wird (§§ 20, 22, 23, 40 leg. cit.), der Lagerplan hingegen nur für die künftige Richtung und Lage der Strassen massgebend ist, auf die Schicksale der betroffenen Grundstücke aber nur mittelbar zurückwirkt (§§ 5, 10 eodem), so ist wohl mit Bestimmtheit anzunehmen, dass die bei Feststellung der Baulinie ausgeschlossene autoritative Ingerenz der Eisenbahnbehörden bei Bestätigung des Lagerplanes nicht statt hat.

Nun wendet die Beschwerde allerdings ein, dass durch die lagerplanmässige Widmung von Eisenbahngrund zu Strassenzwecken ohne die hiefür erforderliche Erklärung der Eisenbahnbehörden oder entgegen dieser Erklärung die autonomen Behörden sich ein Urtheil über die Entbehrlichkeit von Grundstücken zu Eisenbahnzwecken angemasst haben, welches Urtheil lediglich den Eisenbahnbehörden zustehen kann.

Allein dieser Einwand ist thatsächlich unrichtig. Denn nach den oben citirten Gesetzesstellen kommt dem Lagerplane eine unmittelbare Wirkung in dem Sinne nicht zu, dass etwa die zu Strassenzwecken reservirten Grundstücke sofort nach Rechtskraft des Lagerplanes

ihrer Widmung zugeführt werden müssten und etwa zu diesem Zwecke von der Gemeinde occupirt werden könnten oder das auf einem dieser Grundstücke stehende Bahngebäude entfernt werden müsste, sondern der Lagerplan belässt die Eisenbahnen vorläufig im ruhigen Besitze ihres Terrains, und um eine Aenderung dieses Zustandes herbeizuführen, müsste die Gemeinde von den ihr nach den §§ 22 letzter Absatz und 24 der Bauordnung zustehenden Rechten in dem hiefür vorgesehenen Verfahren (§§ 24, 25, 26, 137 eodem) Gebrauch machen wollen, worum es sich jetzt nicht handelt.

Hiedurch widerlegt sich auch der Einwand der Beschwerde, dass der Locomotivremise, welche von einem der projectirten Strassenzüge gestreift werde und eingeplankt bleiben müsste, durch die Heranrückung der Planken an das Gebäude Licht und Luft benommen werde, denn die Remise verbleibt trotz der Bestätigung des Lagerplanes in ihrem dermaligen status quo und kann sogar ebenso wie das auf dem zu Strassenzwecken bestimmten Grunde stehende andere Bahngebäude durch bauliche Massnahmen im status quo erhalten werden (§ 29 der Bauordnung), es ist also von einer Störung des consensmässigen Baubestandes von Gebäuden nicht die Rede.

Richtig ist allerdings, dass die Eisenbahn-Verwaltungen sich in dem vom Lagerplane umfassten Terrain solcher Bauführungen werden enthalten müssen, welche einer Aussteckung der Baulinie bedürfen (§§ 27 und 40 leg. cit.) oder sich sonst dem Lagerplane fügen müssen, dass sie somit in der freien Disposition über ihren Grund und Boden beschränkt sind. Allein dies entspricht nicht nur dem allgemeinen Rechtsgrundsatze, dass zwar durch den projectsmässig ausgeführten Bau einer concessionirten Eisenbahn ein Rechtszustand geschaffen wird, welcher wie jeder andere in seinem Bestande geschützt wird, dass aber Aenderungen dieses Zustandes ebenso wie die Neuanlegung einer Eisenbahn nur innerhalb der durch öffentliche und Privatrechte Anderer gezogenen Schranken zulässig sind, sondern wird auch, wie der letzte Absatz des § 134 der böhmischen Bauordnung lehrt, vom Gesetze gewollt.

Uebrigens erscheinen durch die Rechtskraft des Lagerplanes die Interessen des Eisenbahnverkehres keineswegs für immer preisgegeben, weil ja dieselben nach § 2, Punkt 3 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, und nach § 10, lit. c) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes auch projectirten Communicationen gegenüber zur Geltung gebracht werden können.

Diese Erwägung begegnet auch dem in der Beschwerde erhobenen Einwande, dass durch den Lagerplan die Erweiterung der Bahnhofanlage unmöglich wird. Dies ist nach dem oben Gesagten nicht richtig, weil die Enteignung von Grundstücken, welche für öffentliche Zwecke bestimmt sind oder gar bereits öffentlichen Zwecken dienen (argumento § 10, lit. c) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes), keineswegs ausgeschlossen ist, wenn nur nach der Ueberzeugung der erkennenden Behörden das Gewicht der beiderseits in Frage kommenden öffentlichen Interessen für die Eisenbahn-Verwaltung entscheidet.

Hienach erscheint durch die angefochtene Entscheidung ein Recht der Beschwerdeführer nicht verletzt.

Inwiefern der bestätigte Lagerplan zweckmässig ist und den Verkehrsbedürfnissen entspricht (§ 2 der Bauordnung), hatte der Verwaltungs-Gerichtshof nicht zu prüfen und konnte daher im Sinne des § 3, lit. e) des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, auf die Behauptung der Beschwerde, dass die projectirten Strassen im dringenden Ortsbedürfnisse überhaupt nicht gelegen seien, nicht eingehen.

[Erkenntniss vom 2. December 1896, Z. 6467 (E.-M.-Z. 1739/I ex 1897).]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauconsensertheilung für die Umgestaltung der Schranken und Aufstellung einer Signalhütte in km 275·481.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Umgestaltung der Schranken bei der Wegübersetzung in km 275·481 der Linie Wien—Triest und Aufstellung einer Signalhütte daselbst im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5547/IV.]

— (Erweiterung der Station Salloch.) Die k. k. Landesregierung für Krain hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Erweiterung der Station Salloch der Linie Wien—Triest im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6159/IV.]

— (Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazines in der Station Kapfenberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazines in der Station Kapfenberg der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft ertheilt. [E.-M.-Z. 5806/IV.]

— (Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Steinbrück.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat den Bauconsens für die Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Steinbrück der Linie Wien—Triest zur Beschaffung eines Warteraumes für die Passagiere III. Classe der Südbahn-Gesellschaft im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5932/IV.]

— (Verlängerung des Stutzgeleises in der Station St. Egyden.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Verlängerung des Stutzgeleises in der Station St. Egyden der Linie Wien—Triest ertheilt. [E.-M-Z. 5814/IV.]

— (Linie Pragerhof—Landesgrenze: Herstellung einer Veranda und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in Pettau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung einer Veranda und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Pettau der Linie Pragerhof—Landesgrenze der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5357/IV.]

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. (Herstellung eines Stutzgeleises in der Station Ober-Eggendorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung eines Stutzgeleises in der Station Ober-Eggendorf der Linie Meidling—Pottendorf—Wr. Neustadt ertheilt. [E.-M.-Z. 4787/IV.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Eröffnung der Personen-Haltestelle „Gross-Haslau".) Am 1. Mai wird die auf der Linie Schwarzenau—Zwettl zwischen den Stationen Gr.-Globnitz und Zwettl in km 25·8 gelegene Haltestelle „Gross-Haslau" für den Personenverkehr eröffnet. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Aufnahme des Betriebes.) Der Verkehr der Drahtseilbahn auf die Festung Hohen-Salzburg wurde mit 18. April wieder aufgenommen.

Eisenbahn Wien - Aspang. (Sommerfahrplan vom 1. Mai 1897.) Ueber mehrfachen Wunsch der Gemeinden in der Strecke Wr. Neustadt - Aspang wird vom 1. Juni bis 15. September an Sonn- und Feiertagen ein neuer, um 8 U. 30 M. Früh von Wien abgehender Zug eingeleitet und bis Aspang geführt werden. Die im Vorjahre zwischen Wr. Neustadt und Aspang eingeleiteten Sonntagszüge Wr. Neustadt ab 2 U. 38 M. Nm. und Wr. Neustadt an 1 U. 50 M. Nm. wurden auf Grund gewonnener Erfahrungen entsprechend verlegt, und zwar: Wr. Neustadt ab 2 U. 5 M., Aspang an 3 U. 22 M. Nm. und Aspang ab 11 U. 45 M. Vm., Wr. Neustadt an 12 U. 55 M. Nm. Der im Vorjahre seiner ungünstigen Lage wegen wenig benützte tägliche Zug Nr. 11 wird in der Strecke Aspang—Wr. Neustadt aufgelassen, dagegen ein neuer, von Aspang um 9 U. 55 M. Vm abgehender täglicher Zug eingelegt, welcher in Wr. Neustadt an den auch im Vorjahre in Verkehr gestandenen Zug Nr. 9 anschliessen wird. Durch diese Aenderung wird eine weitaus günstigere Verbindung mit Wr. Neustadt und Wien hergestellt. Durch die zweckmässige Späterlegung des Personenzuges Nr. 11 zwischen Wr. Neustadt und Wien, welcher Zug in Wr. Neustadt an den von Aspang um 11 U. 45 M. abgehenden Sonn- und Feiertagszug Anschluss findet, ist an diesen Tagen eine weitere durchgehende Verbindung von Aspang bis Wien geschaffen. Die übrigen Züge der Hauptstrecke Wien—Aspang, sowie jene der Linie Wien—Klein-Schwechat weisen, bei unverändert gebliebenen Anschlüssen, gegenüber jenen des Vorjahres nur unwesentliche Abweichungen auf.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 28. März, Z. 12.782, der Beociner Cementfabriks-Actiengesellschaft „Union", Redlich, Ohrenstein und Spitzer in Budapest,
   a) für eine von der Station Pétervárad (Peterwardein) der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Kamenica und weiterhin längs der Donau bis Beocin zu der dortigen Cementfabrik „Union" führende normalspurige Localbahn,
   b) für eine von der zukünftigen Station Csérevicz nächst Kamenica abzweigende, im Novoselothale längs dem gleichnamigen Bache bis in das dortige gesellschaftliche Kohlenbergbau - Revier als Flügelbahn der Linie a) führende, gleichfalls normalspurige Linie

   auf die Dauer eines Jahres;
2. Mit Erlass vom 28. März, Z. 16.690, dem Gutsbesitzer Géza Melczer für eine von der Station Felsö-Galla, eventuell deren Nachbarstation Bánhida der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Kornye, Kecskéd, Dad, Császár und die Gemarkung der Gemeinde Kéthely in der Station Kisbér mit der Linie Györ (Raab)—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) der Südbahn verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 1. April, Z. 16.035, dem Secretär der Handels- und Gewerbekammer in Nagyvárad (Grosswardein)
   a) für eine von der Endstation Vaskoh der Linie Nagyvárad—Belényes—Vaskoh abzweigende und diese über Kerpenyél, Kristyor und die Gemarkung der Gemeinde Mermesd in der Endstation Nagy-Halmágy mit der Localbahnlinie Arad—Nagy-Halmágy der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende,
   b) für eine von der Station Déva der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Bosca, Brád, Abrudbánya, Topánfalva und die Gemarkung der Gemeinde Offenbánya in der Endstation Torda mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Aranyos-Gyéres—Torda der Hauptlinie verbindende

   normal-, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 1. April, Z. 73.391, dem Ingenieur Béla Gerster, Bauunternehmer in Budapest,
   a) für eine von der Station Orosháza der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahnlinie Szarvas—Mezöhegyes der Békes-Csanáder Comitatsbahn abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Mágocs in der Station Szentes mit den Linien Szolnok—Kun-Szent Márton—Szentes und Hód-Mezö-Vásárhely—Szentes des Staatsbetriebes verbindende,
   b) für eine von einem geeigneten Punkte der Linie Szarvas—Mezöhegyes abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Fábián-Sebestyen gleichfalls in der Station Szentes mit der Linie a) verbindende,
   c) für eine die Linien a) und b) von Szentes aus nach Ueberbrückung der Theiss nächst Csongrád in der Station Csongrád mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Félegyháza—Csongrád der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Székler Bahnen. (Linie Szepsi-Szent György—Csik-Szereda: Eröffnung des Betriebes.) Die am 4. April in Anwesenheit des kgl. ungar. Handelsministers eröffnete Linie Szepsi-Szt. György—Csik-Szereda der unter die Verwaltung der Klausenburger Betriebsleitung der kgl Ungar. Staatsbahnen gehörenden Székler Bahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45) ist am 5. April mit den Stationen Szepsi-Bodok, Málnás-Fürdö, Biksád-Válványos, Tusnád, Szt. Simon und Csik-Szereda, mit den Ladestationen Tusnád-Fürdö und Csik - Szt. Király und mit den Haltestellen Köröspatak-Gidófalva, Málnás, Verebes-Csik-Szt. Imre und Zsögöd-Fürdö dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Alle Stationen und Ladestationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Köröspatak-Gidófalva, Málnás, Verebes-Csik-Szt. Imre und Zsögöd-Fürdö für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet. Diese Strecke bildet den ersten Abschnitt der laut des G.-A. XL ex 1891 sanctionirten Eisenbahnconvention mit Rumänien (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 und 77 ex 1891) auszuführenden Eisenbahn Szepsi-Szt. György—Gyimes, und wurden für den Bau der Theilstrecke fl. 4,300.000 votirt. Der Bau der 63·7 km langen Linie Szepsi-Szt. György—Csik-Szereda wurde im September 1895 den Bauunternehmern Armin Linzer und Julius Braun übertragen. Die Bauarbeiten auf dieser Strecke wurden in Folge des strengen Winters erst im Frühjahre 1896 begonnen. Der Oltfluss musste sechsmal mit 30—40 m Spannweite überbrückt, ausserdem an 14 Stellen Flusscorrectionen vorgenommen werden, unter denen die bei Tusnád zu den bemerkenswerthesten gehört. Die ganze Strecke ist mit sehr bedeutenden, aus Stein hergestellten Schutzbauten versehen und weist grössere Felsdurchschnitte auf, die von der Unternehmung nach englischem System ausgeführt wurden. Die Erd- und Steinbewegung umfasst 1,400.000 m³. Auf der Strecke wurden 186 Objecte ausgeführt, und zwar die Hochbauten nach dem Normale der Bahnen ersten Ranges. Die Steigung bis Tusnád beträgt 10·5 Permille, die Höhendifferenz zwischen Szepsi-Szt. György und Csik-Szereda 130 m. Die commissionelle Begehung hat am 29. März stattgefunden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Station Petroseny.) Nachdem der Bahnhof der Station Petroseny der Linie Petroseny—Lupény den Anforderungen des stetig zunehmenden Kohlenverkehres nicht mehr entspricht, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen den Umbau und die Erweiterung der Station und die Neuanlage eines Kohlenbahnhofes beschlossen. Die politisch-administrative Begehung dieser Objecte fand am 13. und 14. April statt.

— (Eröffnung einer Haltestelle nächst Szegedin.) Am 1. Mai wurde nächst der Station Szegedin der Hauptlinie Verciorova—Orsova—Budapest—Marchegg der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bei Wächterhaus Nr. 300 eine vorläufig nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle eröffnet.

— (Eröffnung der Haltestelle Pirtó.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der Hauptlinie Budapest — Szabadka (Maria Theresiopel) — Zimony (Semlin)—Belgrad zwischen den Stationen Vadkert und Halas die vorläufig nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle „Pirtó" eröffnet wurde.

— (Errichtung eines Stadtbureau in Budapest für die Aufnahme von Stückgütern.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass sie in Budapest, V. Bezirk (Lipótváros, Arany János-utcza 19), eine Güter-Aufnahmsstelle errichtet hat, wo Eil- und Frachtstückgüter nach allen Eisenbahnstationen aufgegeben werden können. Dieses Bureau besorgt auf vorhergehende Aufforderung gegen fixe Ge-

bühren auch die Abholung von Sendungen aus der Behausung und vermittelt auch die Verzollung sowohl von Loco- wie auch von Transito-Zollgütern.

Südbahn - Gesellschaft. (Vermehrung der Fahrbetriebsmittel.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat die Direction der Südbahn-Gesellschaft den Beschluss zur ungesäumten Vermehrung ihres Fahrparkes mit einem Kostenaufwande von 2,800.000 fl. gefasst. Aus diesem Anlasse wurden, und zwar unter ausschliesslicher Berücksichtigung der österreichisch-ungarischen Industrie, bereits 31 Locomotiven (darunter 12 Schnellzugslocomotiven), 105 Personenwagen (Intercommunicationswagen neuesten Systems) und 332 Güterwagen (hievon 200 à 15 Tonnen Gehalt) bestellt. Die neuen Personenwagen werden zur successiven Completirung der theilweise noch mit Wagen alten Systems dotirten Postzüge und letztere Type sodann nur im Tagesverkehr auf Seitenlinien und als Reservefahrpark verwendet werden.

Flügelbahn von der Station Fiume zum Baross-Hafen. (Kostenpräliminare.) Die kgl. ungar. Regierung hat im Interesse der Verkehrsentwicklung im Hafenbereiche den Bau einer von der Station Fiume der Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden und diese mit dem Baross-Hafen verbindenden Flügelbahn beschlossen. Die ursprünglich vom Delta-Hafen-Platz aus mit Berührung der Gemeinde Susak (croatisches Landesgebiet) und weiterhin über die Gemeinde Draga projectirte kürzeste Verbindungs-Trasse mit dem Baross-Hafen wurde, nachdem hiedurch die Entwicklung Susaks beeinträchtigt würde, allerdings mit einem Kostenmehraufwande von circa fl. 400.000 in der Richtung über Martinsicza projectirt. Die Gesammtkosten dieser zwar nur circa 6 km langen Linie sind mit ungefähr fl. 4,000.000 bemessen, da beim Bau derselben ganz besonders bedeutende Terrainhindernisse zu bewältigen sind.

Vicinalbahn Zala-Szent Gróth—Balaton-Szent György (Zalathalbahn). (Ordentliche Generalversammlung.) Am 9. April fand in Budapest unter Vorsitz des Reichstags-Abgeordneten Julius Szájbely die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zalathalbahn-Actiengesellschaft (vergl. Generalversammlungs-Bericht pro 1895, Verordnungs-Blatt Nr. 76 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge steht den Actionären ein Ueberschuss von fl. 33.679·92 zur Verfügung, und die Generalversammlung beschloss, zur Einlösung der verlosten 10 Stück Prioritätsactien fl. 1000 zu verwenden und nach der Prioritätsactie einen Theilbetrag von je fl. 2·50 zu bezahlen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes sowohl als der vom Directionsrathe beantragten Verfügungen und nach Ertheilung des Absolutoriums an den Directionsrath und Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 15. Jänner die 2·1 km lange Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Oberhausen K. M. und Osterfeld K. M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen a. R. für den öffentlichen Verkehr; ferner am 23. Jänner die 23·4 km lange Theilstrecke Demmin—Schmarsow—Jarmen der Kleinbahn Demmin-Treptow a. T. mit der Abzweigung Schmarsow - Jarmen für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr mit Ausschluss von Expressgütern und Sprengstoffen; an der Strecke Demmin—Treptow a. T. liegen die Stationen: Demmin-Kleinbahnhof, Lieden-Brünzow, Vanselow, Schmarsow, Osten, Alt-Tellin, Daberkow in Altpommern, Pritzenow, Bartow, Gross-Below, Breest, Cölln in Vorpommern, Wodarg, Sieden-Bollenthin, Werder (Kreis Demmin), Grischow (Kreis Demmin), Grapzow und Treptow a. T., an der Abzweigung Schmarsow-Jarmen die Stationen Heidenhof, Ploetz, Wilhelminenthal in Vorpommern, Müssenthin und Jarmen; diese Kleinbahn gehört der Actiengesellschaft „Demminer Kleinbahnen" und schliesst in Demmin und Treptow a. T. an die Preussische Staatsbahn an.

b) In Baden: Am 26. Jänner die 5·97 km lange Nebenbahn Bühl-Bühlerthal-Oberthal (Bühlerthalbahn) mit den Stationen Bühl, Kappelwindeck (1·61 km), Altschweier (3·42 km), Bühlerthal (4·73 km) und Oberthal (5·97 km), welche seit dem 28. December 1896 bereits dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, auch für den Verkehr von Personen, Reisegepäck, Expressgütern, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtstückgütern; die Haltestelle Kappelwindeck dient nur dem Personenverkehre; die Haltestelle Altschweier bleibt bis auf Weiteres noch vom Verkehre ausgeschlossen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Jänner die Haltestelle Hennersdorf zwischen den Stationen Penzig und Görlitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personen-, Gepäcks-, Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Rückersdorf-Oppelhain zwischen den Stationen Dobrilugk-Kirchhain und Hohenleipisch im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. für den Personenverkehr; eine Abfertigung von Reisegepäck findet nicht statt, und wird daselbst zur Beförderung angenommenes Gepäck nachträglich behandelt; die Haltestelle Dauer zwischen den Stationen Prenzlau und Nechlin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin auch für die Abfertigung von Stückgütern; die Haltestelle Kehrberg zwischen den Stationen Wilhelmsfelde-Fiddichow und Uchtdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personen-, Gepäcks-, Vieh-, Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr; Leichen, Fahrzeuge und Sprengstoffe sind ausgeschlossen; die Haltestelle Kl.-Tschirne zwischen den Stationen Beuthen a.O. und Fröbel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personen-, Gepäcks-, Stück- und Wagenladungsgüterverkehr; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Helenabrunn an der Bahnstrecke Viersen—M.-Gladbach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcks-, sowie dem Eilgut- und Frachtstückgutverkehre diente, unter gleichzeitiger Erweiterung zu einer Haltestelle auch für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, von Leichen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist auch fernerhin ausgeschlossen; die Haltestelle Immenhausen an der Bahnstrecke Cassel—Warburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehre diente, auch für den Stückgutverkehr; der Haltepunkt Zirlau zwischen den Stationen Königszelt und Freiburg i. Schl. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr, ferner die Haltestelle Bega an der Linie Lage—Hameln im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover auch für den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen unter Ausschluss von Sprengstoffsendungen; am 15. Jänner der bisherige Personen-Haltepunkt Grüna an der Bahnstrecke Berlin—Jüterbog im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S. als Haltestelle auch für den Gepäcks- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen; Thiere und Fahrzeuge bleiben zunächst von der Abfertigung ausgeschlossen, auch werden auf dieser Haltestelle Sprengstoffe weder angenommen noch ausgeliefert; der Haltepunkt Marburg Süd zwischen den Stationen Marburg und Niederweimar im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personenverkehr; der Haltepunkt Goldbeck i. Pm. zwischen den Stationen Barskavitz und Tornow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr, ferner der Haltepunkt Warden im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln für die Abfertigung von Reisegepäck.

b) In Bayern: Am 16. Jänner die Haltestelle Weiding zwischen den Stationen Arnschwang und Kothmaissling der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

c) In Württemberg: Am 9. Jänner der Haltepunkt Herbolzheim zwischen den Stationen Untergriesheim und Neudenau der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck im beschränkten Umfange.

d) In Sachsen: Am 15. Jänner die Station Muldenhütten der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur dem Verkehre der Muldener Hüttenwerke und einiger Privater diente, für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr; von der Beförderung sind ausgeschlossen: Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts oder wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind, sowie bahnlagernde Güter und Sprengstoffe (zugelassen sind jedoch

solche Sendungen an die Muldener Hütten), Fahrzeuge aller Art, die in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, und Luxuspferdewagen, die von der Stirnseite be- und entladen werden müssen.

e) In Oldenburg: Am 7. Jänner die Güterabfertigungsstelle Nordenham (Fischereihafen) der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen für die daselbst Seitens der Deutschen Dampfschifferei - Gesellschaft Nordsee zur Aufgabe kommenden oder an diese Gesellschaft gerichteten Sendungen; die Abfertigungsbefugnisse dieser Dienststelle erstrecken sich auf Eil- und Frachtstückgüter, sowie auf Güter in Wagenladungen; die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Preussen. (Eisenbahnproject Ströbel—Schweidnitz.) In der Sitzung des Provinzial-Ausschusses von Schlesien vom 6. März wurde aus dem Secundärbahnfonds dem Kreise Schweidnitz zum Bau der Eisenbahn Ströbel—Schweidnitz ein Hilfsgeld von ein Fünftel der nachweislichen Leistungen bis zur Höhe von 66.000 Mk. zugesichert.

— (Ausführung elektrischer Bahnstrecken Seitens der Aachener Kleinbahn-Gesellschaft). Die Regierung ertheilte der Gesellschaft die Genehmigung zur Ausführung der elektrischen Strecken Eschweiler—Stolberg—Atsch—Eilendorf, Eschweiler—Hehlrath—Marten—Mariadorf—Alsdorf mit Abzweigung nach Neusen, Eschweiler—Bergrath—Hastenrath Hof—Köttenich und Stolberg—Atsch—Vicht.

Bayern. (Vorortverkehr.) Nachdem jetzt die Vorarbeiten zur Einführung des Vorortverkehrs auf weiteren in München einmündenden Bahnstrecken beendet sind und ab 1. Mai die Linie München Ostbahnhof—Kirchseeon und München Ostbahnhof—Schwaben (auf der Rosenheimer, bezw. Simbacher Route) Vorortzüge erhalten, ist der Vorortverkehr in Bayern nach der „Z. d. V. d. E.-V.“ nunmehr in Nürnberg für alle dort auslaufenden Linien (nach Schwabach, Erlangen, Feucht, Siegelsdorf, Röthenbach b. Lauf, Rossstall und Schnaittach) eingeführt, während bei den in München ausgehenden Bahnlinien ausser bei den zwei vorgenannten der Vorortverkehr nach und von Planegg, Grosshesselohe, Pasing, Dachau, Bruck und Schleissheim eingerichtet ist. Lediglich die Strecke München—Augsburg hat noch keine Vorortzüge, wird jedoch solche im nächsten Sommer (1898) erhalten. Damit ist den in Frage kommenden Vororten, die nicht nur rege Beziehungen zur Hauptstadt haben, sondern auch wegen der überall vorhandenen Wälder und Badegelegenheit sich des lebhaftesten Besuches der Münchener erfreuen, ein eminenter Vortheil erwachsen; es sind die Grundstücke sehr im Werthe gestiegen und fast überall Villencolonien errichtet worden. Die Arbeiterbevölkerung bezieht mit Vorliebe die gesünderen und billigeren Wohnungen am Lande, die industriellen Etablissements wachsen rasch in den Vororten und werden von der Stadt dahin verlegt, Beamte und Geschäftsleute siedeln in die Vororte über, und da sehr gelegene, für jeden Interessenten passende Fahrgelegenheiten zum Besuche der Schulen, Bureaux, Geschäfte, Theater, Gerichtssitzungen u. s. w. in entgegenkommender Weise von der General-Direction der Staatsbahnen genehmigt wurden, so hat sich ein äusserst reger Verkehr entwickelt, der die Kosten der neuen Züge vollständig und überreichlich deckt, so dass trotz der billigen Fahrpreise — 2 Pfg. für 1 km — kein Ausfall entsteht. Als weiterer Vortheil ist die Entlastung der Fernzüge zu erwähnen, und scheint die Bayerische Verwaltung mit der Grenze, welche sie für den Vorortnahverkehr mit 20—25 km gezogen hat, ganz das Richtige getroffen zu haben.

Auf den Strecken München—Planegg und München—Pasing, welche den dichtesten Zugverkehr haben und im Rayon des Vorortverkehrs liegen, ist jetzt die elektrische Streckenblockirung eingeführt. Erstere Route hat im Sommer mehr als 100 Züge, wenn man die auf derselben zu befördernden Starnberger Züge hinzurechnet, letztere Strecke hat ebenfalls an Sonn- und Feiertagen über 100 Personenzüge, die im nächsten Sommerfahrplan noch durch weitere vermehrt werden. Zwischen München Centralbahnhof und Pasing bestehen zwei Blockstationen, zwischen Pasing und Planegg ist ein Block eingerichtet, der im Sommer durch einen zweiten ergänzt wird, so dass sich dann die Züge in Abständen von 4 Minuten folgen können. Nachdem auch zwischen Planegg und Starnberg noch 3 Blockstationen errichtet werden, so wird es möglich werden, den Verkehr auf dieser, von den Münchenern enorm frequentirten Ausflugsroute noch dichter zu gestalten und die noch erforderlichen Züge einzuschieben.

Weiter wird noch im Laufe dieses Frühjahrs auf den Strecken München Centralbahnhof und Grosshesselohe und München Centralbahnhof — Südbahnhof — Ostbahnhof, welche letztere für die Strecken nach Salzburg und Simbach gemeinsam benutzt werden und ausserdem einen äusserst starken Güterzugsverkehr haben, die elektrische Streckenblockirung eingeführt. Die sämmtlichen hier genannten Strecken haben ferner auch telephonische Verbindungen zwischen den Stationen und den Streckenwärtern erhalten.

Baden. (Aenderung eines Stationsnamens.) Mit dem 1. Mai wird der Name der Station Burkheim (Kaiserstuhlbahn) in Burkheim-Bischoffingen abgeändert.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Localschiffahrt zwischen Neusatz—Vukovár.) Mit 1. Mai wird die Localschiffahrt zwischen Neusatz—Vukovár mit dem Salondampfer „Drau“ eröffnet. Dieser Dampfer wird täglich mit Ausnahme von Sonntag um 5 U. 35 M. Früh von Vukovár unter Berührung der Stationen Illok, Palánka, Oserevitz (Haltestelle), Beocsin, Kamenitz nach Neusatz fahren, woselbst die Ankunft um 9 U. 30 M. Vormittags erfolgt. Die Rückfahrt von Neusatz findet um 1 U. Nachmittags mit der Ankunft in Vukovár um 6 U. 20 M. Abends statt.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste des Oberlandesgerichtes in Krakau.) An Stelle des verstorbenen Sachverständigen Edmund Schmeja wurde der Techniker Max Schmeja in Biala zum Sachverständigen für das Fabrikswesen im Zwecke von Enteignungen bei Eisenbahnbauten ernannt. [Z. 5310/I.]

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 16. April die Firma

„Eisenbahn Marienbad-Karlsbad“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der A. h. Concessionsurkunde vom 21. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 91, und der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Februar 1897, Zahl 3394, genehmigten Statuten, sowie des Constituirungsactes vom 27. März 1897 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Marienbad der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger über Tepl, Petschau und Schönwehr nach Karlsbad und eventuell anderer, von dieser Eisenbahn abzweigenden Bahnen, für welche der Gesellschaft die Concession ertheilt werden sollte.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die obgenannte Eisenbahn (21. Mai 1986), sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 1,075.900 fl. festgesetzt und besteht aus 10.759 Stück auf den Inhaber lautender Actien zu 100 fl. — Die Actien sind untheilbar.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens fünf, höchstens sieben Mitgliedern. Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Weiter hat der Landesausschuss des Königreiches Böhmen, insolange derselbe durch den Besitz der sämmtlichen von ihm gezeichneten Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, das Recht, ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt und müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben. — Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung berufen, in welch letzterer sohin die Neuwahl der Mitglieder vorzunehmen ist. — Die in der constituirenden Generalversammlung

gewählten Mitglieder haben bis zum Schlusse der nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres abzuhaltenden ersten ordentlichen Generalversammlung zu fungiren.

Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen.

Von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums wurde Otto Gebauer, k. k. General-Directionsrath der Oesterr. Staatsbahnen in Pension in Wien, und von Seiten des Landesausschusses des Königreiches Böhmen Johann Rybar, k. k. Baurath in Wien, in den Verwaltungsrath entsendet.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 27. März 1897 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt: Prälat Alfred Clementso, Abt des Stiftes Tepl, ebenda; Dr. Anton Stöhr, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, Dr. Ferdinand Fleischner, Stadtrath in Karlsbad, Dr. August Herzig, Bürgermeister in Marienbad, Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Eisenbahn Marienbad-Karlsbad" entweder a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen durch einmalige Einschaltung in die amtliche Wiener Zeitung.

Ferner wurde bei der Firma

„Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft zufolge des in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 12. November 1896 gefassten und mit den Erlässen des hohen k. k. Ministeriums des Innern vom 20. März 1897, Z. 5930, und 2. April 1897, Z. 9899, genehmigten Beschlusses in Liquidation befindet, dass zu Liquidatoren Hugo Noot, Adolf Lazar und Friedrich Seeberg bestellt wurden, dass die Liquidationsfirma lautet: „Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft in Liquidation" und collectiv in der Art gezeichnet wird, dass dem vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Wortlaute der Liquidationsfirma zwei Liquidatoren ihre Namen eigenhändig beisetzen. Die entgegenstehenden Eintragungen wurden gelöscht.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Generalversammlung.) Am 23. März fand in Bozen unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Sigismund Schwarz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Bezirkshauptmannes Leopold Freih. von Lichtenthurn, die sechste ordentliche Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee statt. Anwesend waren 10 Actionäre mit 445 Stimmen. Es wurde einstimmig beschlossen, von dem einschliesslich des Gewinnvortrages vom Jahre 1895 per 503 fl. 93 kr. sich auf 50.195 fl. 83½ kr. belaufenden Reinerträgnisse 2500 fl. dem Reservefonds, 1400 fl. dem Amortisationsfonds zuzuführen, auf die Prioritätsactien lit. A eine vierpercentige Dividende, auf die Prioritätsactien lit. B eine fünfpercentige Dividende und auf die Stammactien eine Dividende von 4 fl. per Stück zu vertheilen, sowie den Rest von 785 fl. 83½ kr. pro 1897 als Gewinn vorzutragen. Die aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Mitglieder Dr. Franz Feltrinelli, Dr. S. Jenny und Arnold Schwarz wurden in den Verwaltungsrath wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 5388/I]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 72 (Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. Zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, Cassel und Münster) ist der Nachtrag III, zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) der Nachtrag XVII und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag III erschienen. Der im Juni 1894 herausgegebene Kilometerzeiger Nr. 72 wird aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 28 (Ostpreussische Südbahn), Nr. 42 d (kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin) und Nr. 72 (Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" ist der Nachtrag XIV erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 28 und Nr. 72 werden die im October 1894, bezw. December 1892 ausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 8.56 km lange Strecke Osberghausen—Wiehl der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld, welche am 21. April dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.) Zu den Stationen mit gleichlautender Namensbezeichnung sind fortab zu zählen:

Pretzfeld, Haltestelle an der Localbahn Forchheim-Ebermannstadt der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen;

Bretzfeld, Station an der Strecke Heilbronn—Hall der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen.

Dieselben werden in dem demnächst erscheinenden Nachtrage zu obengenanntem Verzeichnisse aufgenommen werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXVIII. Stückes.) Das am 23. April herausgegebene LXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 3136: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 19. April 1897, Z. 13.029, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3137: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 18. April 1897, Z. 7598, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem rumänischen Districte Suczawa.

Nr. 3138: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 18. April 1897, Z. 7442, betreffend Aufhebung des Verbotes des Ein- und Ausladens der Klauenthiere in der Eisenbahnstation Nepolokoutz.

— (Inhalt des LXXIX. Stückes.) Das am 24. April herausgegebene LXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3139: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 9. April 1897, Z. 47.298/I, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügung für den bosnischen Bezirk Prjedor.

Nr. 3140: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. April 1897, Z. 6235, betreffend das Einfuhrverbot für Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine aus dem Küstenlande.

Nr. 3141: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. April 1897, Z. 60.724, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 3142: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. April 1897, Z. 54.582, betreffend die Bestimmung der Station Blowitz als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 3143: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. April 1897, Z. 59.952, betreffend die Auflassung der Beschau für Stechkälber in Prag.

— (Inhalt des LXXX. Stückes.) Das am 26. April herausgegebene LXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3144: Kundmachung der kgl. Landesregierung für Croatien-Slavonien vom 9. März 1897, Z. 13.414, betreffend die Bestimmung der Stationen Belišće, Dolnji Miholjac, Viljevo, Kapelna, Moslavina, Cadjavci und Noskovci als Viehverladungsstationen.

Nr. 3145: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 23. April 1897, Z. 6234, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauen- und Borstenthiere aus Steiermark.

Nr. 3146: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 22. April 1897, Z. 7696, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Olte, sowie die Aufhebung des Einfuhrverbotes für die genannten Thiergattungen aus dem rumänischen Districte Tecuci.

— (Inhalt des LXXXI. Stückes.) Das am 28. April herausgegebene LXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3147: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 20. April 1897, Z. 33.965, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus dem Comitate Oedenburg.

Nr. 3148: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 20. April 1897, Z. 22.119, betreffend die Bestimmung der Station Ivankovo als Viehverladungsstation.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

Zeitweilige Sistirung der Uebernahme fremder Reservoirwagen für die Stationen Drohobycz und Boryslaw.

Wegen bedeutendem Anrollen und demselben nicht entsprechender Füllung von Reservoirwagen in den Stationen Drohobycz und Boryslaw, sowie der hiedurch hervorgerufenen Verkehrsstockung in diesen Stationen selbst und Ueberfüllung der Vorstationen mit deponirten leeren Cisternen wird auf Grund des § 12, Punkt 4 der Vorschriften über die Behandlung der zum Transporte von Flüssigkeiten eingerichteten Reservoirwagen, sowie des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I, C XI/2 und mit Genehmigung der k. k. Aufsichtsbehörde ab 22. April 1897 die Uebernahme leerer fremder Cisternen mit der Bestimmung zur Rohölfüllung nach Drohobycz und Boryslaw bis auf Weiteres eingestellt. Die voraussichtliche Dauer dieser Beschränkung kann vorläufig nicht bestimmt werden.

Lemberg, am 25. April 1897. [309]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Nachtrag II zum Kilometerzeiger.

Am 1. Mai 1897 tritt zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr der Nachtrag II in Kraft.

Abzüge hievon können durch unsere Stationen bezogen werden.

Er enthält unter Anderem neue Entfernungen für Kohlmühle und Königsbrück.

Dresden, am 21. April 1897. [310]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Achenseebahn.

Betriebseröffnung.

Die Betriebseröffnung erfolgt am 9. Mai.

Salzburg, am 1. Mai 1897. [311]

Gaisbergbahn.

Betriebseröffnung.

Die Betriebseröffnung erfolgt am 9. Mai.

Salzburg, am 1. Mai 1897. [312]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Fachausstellung für Kleinvieh und der hiemit verbundenen Gegenstände in Raudnitz an der Elbe 1897. (Transportbegünstigung.) Die Objecte dieser für die Tage des 27. bis 30. Mai 1897 anberaumten Ausstellung geniessen bei dem Transporte auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die im Tarif-Theile I, Abschnitt C, Ziffer VI und IX/g, für Ausstellungsgüter, bezw. Ausstellungsthiere vorgesehenen Begünstigungen unter den hiefür festgesetzten Bedingungen, wobei noch zu beachten ist, dass die Rücksendung der unverkauft, respective unverlost verbleibenden derartigen Objecte an die Aussteller bis längstens den 30. Juni 1897 zu geschehen hat.

Pferde-Ausstellung, verbunden mit einer gewerblichen Special-Ausstellung, in Wien 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport der Objecte dieser von der VI. Section (für Pferdezucht) der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien in der Zeit vom 22. bis 30. Mai 1897 im k. k. Prater veranstalteten Ausstellungen werden auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen die im Tarif-Theile I unter Abschnitt C, Ziffer VI und IX/g, für Ausstellungsgüter, bezw. Ausstellungsthiere vorgesehenen Begünstigungen bei Einhaltung der dazu gestellten Bedingungen mit der Massgabe Anwendung finden, dass bei Beförderung der Pferde als Eilgut ein 50percentiger Tarifzuschlag zur Einhebung gelangt. Als spätester Termin für die Rücksendung der unverkauft, respective unverlost verbleibenden derartigen Objecte an die Aussteller gilt hiebei der 30. Juni 1897.

Südbahn - Gesellschaft. (Ermässigte Tour- und Retourkarten von Budapest etc. nach Plattensee-Stationen.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass vom 1. Mai an bis 30. September besonders ermässigte Tour- und Retourkarten im Verkehre zwischen Budapest, Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) und Kanizsa einerseits und den Plattensee-Stationen andererseits (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41 ex 1896) im Anschlusse sowohl an die Salondampfer, als auch an die Züge der Localbahn Balaton-Szt.-György—Keszthely, ferner Zeitkarten für die Strecke Budapest—Siófok zur Ausgabe gelangen.

Székler Bahnen. (Linie Szepsi-Szent György—Csik-Szereda: Gebührenberechnung.) Die Frachtsätze der auf der am 5. April dem Verkehre übergebenen Theilstrecke Szepsi-Szt. György—Csik-Szereda der Székler Bahnen beförderten Sendungen werden laut Punkt 10, Alinea A, Capitel IV, des am 1. Jänner 1897 ins Leben getretenen neuen Local-Frachtsatztarifes berechnet unter Zurbasisnahme der in dem am selben Tage ins Leben getretenen VIII. Nachtrag zum Kilometer-Anzeiger festgesetzten Entfernungen. Hinsichtlich der Personen- und Gepäckbeförderung ist der zum Anhange des Local-Personentarifes herausgegebene III. Nachtrag massgebend.

Ausland.

Rheinisch- und Frankfurt - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Nachträge II zu Heft 1 und 2.) Am 1. April sind die Nachträge II zu den Tarifheften 1 und 2 für den Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Güterverkehr in Kraft getreten. Sie enthalten ausser den durch die anderweite Gebietsabgrenzung der kgl. Eisenbahn-Directionen Elberfeld, Köln und Frankfurt a. M. erforderlichen Aenderungen und Ergänzungen der Kilometerzeiger hauptsächlich eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) und einen neuen Ausnahmetarif 2a für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Coaks u. s. w. im Versandte von bestimmten Stationen, endlich Entfernungen für die neu aufgenommene Station Königsbrück der kgl. Sächsischen Staatsbahnen.

Der im Tarifheft 2 seither enthaltene Ausnahmetarif 2a (Thontarif) wurde mit dem 1. April durch den erweiterten Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) ersetzt und ist daher aufgehoben.

Die vereinzelten, durch anderweite Festsetzung des Kilometerzeigers hervorgerufenen Tariferhöhungen für die Stationen Bergneustadt, Derschlag, Dieringhausen, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Niedersessmar, Osberghausen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid treten erst am 15. Mai in Wirksamkeit.

Abzüge der Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Geänderte Frachtsätze.) Für den Verkehr zwischen Eisenstein und Furth i. W. einerseits und einzelnen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits treten am 1. Mai theilweise erhöhte und theilweise ermässigte Frachtsätze für den Classengutverkehr und im Ausnahmetarif für Güter der österreichischen Stückgutclasse II in Kraft.

Auskunft ertheilt auf Anfrage das Tarifbureau der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
962	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Hanf b) Werg	Zombor	Feuerthalen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 20. Mai 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	a) 404 Centimes b) 384 „		Im Kartirungswege		
963	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Deutsch-Liebau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1897 bis Ende Mai 1898	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. August 1896	31·3 Kreuzer	30·4 Kreuzer	0·9 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
964	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Skutsch	Pardubitz Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	13·9 Kreuzer	8·0 Kreuzer	5·9 Kreuzer	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung bestimmt sein. In den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Pardubitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
965	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pottasche der Pos. P—21 des Tarifes Theil I	Kolin Oe.N.W.B.	Stationen der Strecken Altpaka bis Seidenberg; Eisenbrod bis Tannwald-Schumburg, Trautenau bis Freiheit-Johannisbad, Parschnitz bis Liebau	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	Auflassung des Portozuschlages zu den Gebühren der S.N.D.V.B.	Verschieden	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
966	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Getreide der Pos. G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Pohrlitz	Mödritz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarife, und zwar für die Localbahn vom 1. Juni 1888 und für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1897	16·6 kr.	14·0 kr.	2·6 kr.	Im Kartirungswege		
967	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen-Brikets-Kokes und -Kokesasche	allen im Tarife vom 1. April 1896 für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr enthaltenen österreichischen Stationen	Kohlmühle, Station der königlich Sächsischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der im vorbezeichneten Tarife vom 1. April 1896 enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. April 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im vorbezeichneten Tarife für den Verkehr mit der Station Wendischfähre der königlich Sächsischen Staatseisenbahnen vorgesehenen Frachtsätze, zuzüglich 1 Mark für 10.000 kg		Im Kartirungswege		
968	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh (Schilf- und Strohhülsen, Flaschenhülsen)	Laa (St.E.G.)	Neusattl (B.E.B.)	Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife		kr. 138·2		Im Kartirungswege		
					Schwechat-Kledering					42·3				
					Wien (St.E.G.)					36·7				
969	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Bausand und Schotter	Dévényto	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	24 Heller		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

NB. Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem nebenstehenden Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
970	Buschtěhrader Eisenbahn		Knochen, roh, zur Erzeugung von Knochenschrot und Dünger bestimmt, als Frachtgut	Carlsbad, Komotau, Rakonitz, Saaz und Stationen von Trnowan bis excl. Prag (Bubna), Prag (Smichow), Kralup und excl. Prag (Sandthor)	Königsberg Maria Kulm	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Verschieden	Gegenwärtig bestehende Taxen des Specialtarifes 3	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Jänner 1898; diese Documente werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
									kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.			
				Kralup					37·6	34·6	3·0			
				Prag (Bubna)					37·8	34·8	3·0			
				Prag (Smichow)					38·1	35·1	3·0			
				Prag (Sandthor)					37·5	34·5	3·0			

Druck von Otto Maass' Sohne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. **Wien, 4. Mai 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung.

Laut Telegrammes des k. und k. Escadrecommandos de dato Suda, 22. April d. J., haben die Befehlshaber der in den kretensischen Gewässern vereinigten grossmächtlichen Flottenabtheilungen den Beschluss gefasst, die seit dem 21. März 1897 über die Insel Kreta verhängte Blockade in ihrer räumlichen Ausdehnung zu beschränken, und die Grenzen der blockirten Zone nunmehr in nachstehender Weise festgesetzt:

Die nördliche Grenze des Blockadegebietes wird durch eine gebrochene Linie gebildet, welche von 26° 30′ östlich von Greenwich und von 35° 25′ nördlicher Breite ihren Ausgang nimmt, unter 35° 40′ den Meridian 25° 20′ östlich von Greenwich schneidet, um sich sodann auf der Länge von Cap Spada im Norden mit dem Parallelkreis 35° 48′ zu vereinigen.

Die östlichen, westlichen und südlichen Grenzen der blockirten Zone bleiben unverändert.

Diese Verfügungen werden auf Grund der Mittheilung des k. und k. Ministeriums des k. und k. Hauses und des Aeussern vom 27. April d. J., Z. 19.959/7, und mit Bezug auf die Kundmachung vom 27. März d. J. hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Wien, am 29. April 1897. **Badeni** m. p.

Eröffnung der Adhäsionsstrecken Wr. Neustadt—Puchberg a. Sch. und Fischau—Wöllersdorf der Schneebergbahn.

Am 15. April wurden die Adhäsionsstrecken Wr. Neustadt — Puchberg am Schneeberg und Fischau—Wöllersdorf der Schneebergbahn mit den Stationen und Haltestellen Wr. Neustadt, Fischau, Brunn a. St. (H.), Weikersdorf a. St. (H.), Winzendorf, Urschendorf (H.), Willendorf, Unter-Höflein (H.), Grünbach, Grünbach-Klaus (H.), Pfennigbach (H.), Puchberg am Schneeberg, k. k. Feuerwerksanstalt (H.) und Wöllersdorf für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Hiebei sind die Stationen Wr. Neustadt, Fischau, Winzendorf, Willendorf, Grünbach, Puchberg und Wöllersdorf für den Gesammtverkehr, die Haltestellen k. k. Feuerwerksanstalt und Urschendorf für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Eil- und Stückgutverkehr, sowie für Güter in Wagenladungen, die Haltestellen Brunn a. St., Weikersdorf a. St., Unter-Höflein, Grünbach-Klaus und Pfennigbach für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.

Den Betrieb führt die Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien.

Wien, am 27. April 1897. G.-I.-Z. 5603.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 7, 11, 13, 21, 22, 23, 30, 35, 36, 38 und 44 geänderten Statuten der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz genehmigt.

Wien, am 16. April 1897. — Z. 11.237. E.-M.-Z. 6194/I.

Die Beschlüsse des internationalen Eisenbahncongresses

zu London im Jahre 1895

von

Max Edlen von Leber

k. k. Sectionsrath und Departements-Vorstand im k. k. Eisenbahnministerium

unter Mitwirkung der k. k. Oberingenieure

Max Jüllig und Wolfgang Freiherr von Ferstel.

Der Eisenbahncongress, welcher vom 26. Juni bis 9. Juli 1895 zu London getagt hat, war der fünfte Congress dieser Art. Schon bei den früheren Congress-Sessionen zu Brüssel im Jahre 1885, zu Mailand im Jahre 1887, zu Paris im Jahre 1889 und zu St. Petersburg im Jahre 1892 konnte eine stetige gedeihliche Entwicklung des Congressunternehmens wahrgenommen werden, und die vorletzte Session zu St. Petersburg, bei welcher nicht weniger als vierzig Fragen zur fachmässigen Behandlung gelangten, hatte in eisenbahntechnischer Beziehung, namentlich wegen der Vielseitigkeit des gesammelten Stoffes, wohl ganz ausserordentliche Leistungen der Fachreferenten, der beschliessenden Congressmitglieder und der russischen Commission aufzuweisen, welch letztere es verstanden hatte, trotz der damaligen ungünstigen Verhältnisse den Erfolg zu sichern.

Bei diesem so glänzenden Ergebnisse der allseitigen Bemühungen hatte man jedoch bereits die Empfindung einer gewissen Ueberspannung der dem Congressunternehmen gewidmeten Aufmerksamkeit gewonnen. Bei Austheilung der Referate für die Londoner Session im Jahre 1895 war man darüber auch schon einig, dass die Congress-Sessionen auf grössere Zeitintervalle als zwei oder drei Jahre vertheilt werden sollten, und dass ferner bei jeder solchen Session weit weniger Fragen auf die Tagesordnung zu setzen kämen, wollte man nicht sich der Gefahr aussetzen, dass ein Theil des aufgestellten Programmes unberücksichtigt bleiben müsse.

Für den Londoner Congress wurden demnach nur mehr zwanzig Fragen zugelassen; ausserdem verständigte schon Anfangs des Jahres 1895 der Präsident der internationalen Congress-Commission die betheiligten Regierungen, dass in Hinkunft die Congress-Sessionen nur alle fünf Jahre einberufen werden sollen. Nach den in London gefassten Beschlüssen wird die sechste Session zu Paris im Jahre 1900 stattfinden.

Der Eisenbahncongress zu London war vorwiegend durch die übergrosse Zahl der Theilnehmer gekennzeichnet. Es waren deren 1048 im Ganzen angemeldet, und es sind aus 32 Staaten wirklich erschienen:

Nr.	*Staaten und Länder*	*Vertreter von Regierungen*	*Vertreter von Bahnverwaltungen*	*Nr.*	*Staaten und Länder*	*Vertreter von Regierungen*	*Vertreter von Bahnverwaltungen*
1	Argentinien (Republik)	—	16		Uebertrag . .	82	538
2	Belgien	13	57	18	Persien	—	1
3	Brasilien (Republik)	1	13	19	Peru (Republik)	—	2
4	Chili (Republik)	1	1	20	Portugal	1	12
5	Columbia (Republik)	—	2	21	Rumänien	6	6
6	Congostaat	2	3	22	Russland	17	66
7	Dänemark	1	5	23	Schweden und Norwegen	3	12
8	Deutschland	—	2	24	Schweiz (Republik)	2	12
9	Egypten	2	2	25	Serbien	1	1
10	Frankreich u. Colonien (Republik)	27	105	26	Siam	1	—
11	Grossbritannien und Colonien	25	178	27	Spanien	1	11
12	Griechenland	—	2	28	Tunis	—	2
13	Holland und Colonien	2	11	29	Türkei	1	5
14	Italien	3	93	30	Uruguay (Republik)	—	3
15	Luxemburg	—	4	31	Venezuela (Republik)	—	1
16	Mexiko (Republik)	1	—	32	Vereinigte Staaten von Amerika	1	48
17	Oesterreich-Ungarn	4	44				
	Fürtrag . .	82	538		Zusammen . .	116	720

Die 116 Regierungsvertreter sind meistens auch als Vertreter der Bahnverwaltungen verzeichnet; immerhin aber waren mehr als zwei Drittel aller 1048 angemeldeten Theilnehmer wirklich anwesend. Wir erwähnen insbesondere als Regierungsvertreter für Oesterreich: Se. Excellenz Leon Ritter von Biliński, damals Präsident der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und Max Edler von Leber, damals Oberinspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen; für Ungarn: Julius Ludwig, Mitglied des Magnatenhauses, Präsident der Ungar. Staatsbahnen, und Cornel Tolnay, Oberinspector der ungar. General-Inspection der Eisenbahnen und Dampfschiffahrt; für Grossbritannien: James Bryce, Präsident des Board of Trade, Earl Cathcart, R. hon. Lord Balfour of Burleigh, R. hon. A. J. Mundella M. P., Courtenay Boyle, bleibender Secretär des Board of Tr. u. s. w.

Eine wesentliche Erschwerniss für die Vorarbeiten lag in der absoluten Nothwendigkeit, sämmtliche Fachreferate gleichzeitig in französischer und englischer Sprache erscheinen zu lassen; man entschloss sich diesfalls zur Ausgabe zweier getrennter Auflagen, und hienach waren die Congresstheilnehmer eigentlich schon in zwei Hauptgruppen eingetheilt, je nachdem sie die französische oder die englische Auflage bezogen. Für mehrfache Fachreferate musste man auch in diesem Sinne zwei Referenten ernennen, welche oft ganz getrennte, nicht übereinstimmende Berichte geliefert haben. Auf diese Unterscheidung greifen auch wieder einige Congressbeschlüsse zurück, indem dort der „Pays de langue anglaise“ und „Pays de langue non anglaise“ getrennt erwähnt wird. Von den zur Behandlung der 20 Fragen ernannten 32 Fachreferenten kommen für Oesterreich-Ungarn zu erwähnen: Wilhelm Ast, Regierungsrath und Baudirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, A. von Boschan, Ingenieur bei derselben Bahn, und Max Edler von Leber, Oberinspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Sämmtliche in beiden Sprachen eingebrachten Vorberichte zeichnen sich durch die grosse Reichhaltigkeit der gesammelten technischen Daten und die Gründlichkeit der darauf basirten praktischen Schlüsse in besonderer Weise aus, wenn auch diese letzteren nicht immer die Sanction eines Congressbeschlusses erzielen konnten.

Die von dem Präsidenten A. Dubois geleitete ständige internationale Congress-Commission, zu welcher auch drei Mitglieder aus Oesterreich-Ungarn zu zählen kommen,*) wurde anlässlich der Londoner Session um einige Mitglieder vermehrt.**) Ausserdem hatte sich eine von dem Präsidenten Sir Andrew Fairbairn geleitete, aus 23 Verwaltungsräthen und General-Directoren englischer Bahnen gebildete, speciell englische Section der Commission constituirt, um die Congress-Session vorzubereiten, die Installation der Bureaux in dem sogenannten „Imperial Institute“ (ein neuer Riesenpalast in Kensington) zu ordnen und die vielen fremden Gäste in entsprechender Weise zu empfangen. Ueber die diesfälligen mit echt englischer Gastfreundschaft organisirten interessanten technisch-instructiven Excursionen und grossartigen Festlichkeiten, welchen die Anwesenheit der Damen einen besonderen Reiz verlieh, ist schon vielfach berichtet worden; wir beabsichtigen im Nachstehenden nur die technischen Arbeiten des Congresses, bezw. die bei den Plenarversammlungen gefassten Beschlüsse und die besonderen Merkmale der fachlichen Vorberichte zu erläutern, auf deren Grundlage die Verhandlungen geführt wurden.

Die Ehrenpräsidentschaft des Londoner Congresses hatte Se. königl. Hoheit der Prinz von Wales übernommen.

Am 26. Juni Nachmittags fand die feierliche Eröffnung des Congresses in einem grossen provisorischen Saale des Imperial Institute statt, indem Se. königl. Hoheit persönlich mit einer glänzenden, weitaus vernehmbaren Rede die Congressisten willkommen hiess und gleichzeitig in treffender Weise die Fortschritte des Eisenbahnwesens auf der ganzen Welt in Erinnerung brachte.

Die Bureaux waren:

Bureau im Plenum.

Präsident: Right. hon. Lord Stalbridge, Chairman der London and North-Western Railway, sowie Präsident des Vereines der Eisenbahn-Gesellschaften.

Vice-Präsidenten: Die anwesenden ersten Regierungsvertreter (34 im Ganzen).

General-Secretär: Sir Henry Oakley, General-Director der Great Northern R. W., Secretär des vorerwähnten Vereines.

---

*) Seit 1885 Max Edler von Leber (vorgenannt); seit 1887 Richard Jeitteles, General-Director der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; seit 1889 Julius Ludwig (vorgenannt).

**) Für Oesterreich: Se. Excellenz Leon von Biliński (vorgenannt), für England insbesondere der R. hon. Lord Stalbridge, Präsident des Verwaltungsrathes der London and North-Western Railway.

Zusammensetzung der Bureaux in den Sectionen.

Section	*Präsident*	*Secretär*	*Hilfssecretäre*
1te SECTION **Unterbau und Oberbau** Fragen I bis IV Mitwkg. bei XVI	R. Jeitteles (Oesterreich) k. k. Hofrath und General-Director der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Debray (Frankreich) Ing. en chef des P. et Ch. Ministère du comce de l'industrie, des postes et telegraphes	Demoulin (Frankreich) Insp. du Materiel et de la Tr. des ch. d. f. Ouest L. Robinson (England) M. of Inst. of Civ. Ing. E. Andrews Ing. London and South West. R. W.
2te SECTION **Zugförderung und Fahrbetriebsmittel** Fragen V, VI, VIII Mitwkg. bei VII, IX, XX	Kossuth (Italien) Betriebs-Director der zweiten Abtheilung der Mittelmeer-Bahnen	Sauvage (Frankreich) Ing. en chef des Mines, Ing. en chef adjoint des chemins de fer de l'Ouest	de Freminville (Frankreich) Insp. du Materiel au chem. d'Orléans E. R. Dolby (England) M. of Inst. of Civ. Ing. Wildhagen Insp. princip. de la Cie. des Wagons lits
3te SECTION **Bahnbetrieb** Fragen X, XI, XII Mitwkg. bei VII, IX, XV	S. Kerbedz (Russland) Ingenieur und Präsident der Eisenbahnen Vladikaukasus	F. Schüle (Schweiz) Ingenieur der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde im eidgenöss. Departement	V. Gérard (England) Cont. traffik Manager London Brighton R.W. Faire (Frankreich) Chef de gare in Calais Visinet Ouest français Churchward Chat. & Dover
4te SECTION **Allgemeine Agenden** Fragen XIII, XIV Mitwkg. bei XV, XVI, XVII	L. Say † (Frankreich) Mbr. de l'Institut V.-presid. des chemins de fer du Nord français	C. Tolnay (Ungarn) Oberinspector bei der kgl. General-Inspection der Eisenbahnen und Dampfschiffahrt im Handelsministerium	Guilloux (Frankreich) Sousinsp. ch. d. f. Nord H. H. Spiller (England) General continental Agent of Midland R. W.
5te SECTION **Oekonomische Bahnen** Fragen XVIII, XIX Mitwkg. bei XVII, XX	A. Otway (England) Right. hon. Director of the London Brighton and South coast R. W. V. P. G. Behrens (England) Director, Midland R. W.	A. de Fierlant (Belgien) Ing. des chemins de fer économiques belges T. C. Farber (England) Director der Midland Uruguay Railway	H. L. Hirschl (Oesterreich) Secr. der Oesterr.-Ungar. Staatseisenb.-Gesellschaft R. N. Gye (England) Agent der South Eastern R. W. in Paris

Während der ganzen Dauer der Session waren ein Bureau der „Commission internationale“ mit den Herren: Auguste de Laveleye ††, General-Secretär, Louis Weissenbruch, Secretär, und Edouard Holemans, Rechnungsführer, sowie ein Bureau der englischen Section mit den Herren: W. M. Acworth Secretär, H. H. Orr Hilfssecretär, in Permanenz installirt.

Dem Herrn L. Weissenbruch, Ingenieur bei den kgl. Belgischen Staatsbahnen, gebührt das grosse Verdienst, alle fachlichen Vorberichte geordnet und in beiden Sprachen zur Drucklegung gebracht zu haben. Allen eben genannten Herren Secretären oblag es überdies, den

† Seither verstorben 1896. †† Seither verstorben 1895.

Plenarversammlungen beizuwohnen. Wir lassen nun die von dieser Versammlung gefassen Beschlüsse folgen und bemerken diesfalls, dass, in Gemässheit einer für diese Session eingeführten Neuerung, bei jeder Frage den gefassten (oft ziemlich nichtssagenden) Beschlüssen auch ein Extract des vorangesetzten Sectionsberichtes beigefügt wurde.

1te Section.

I. Verstärkung des Oberbaues mit Rücksicht auf die Erhöhung der Zugsgeschwindigkeit.

Berichterstatter: W. Ast,*) Baudirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und W. Hunt,**) Oberbau-Ingenieur der Lancashire- und Yorkshire-Bahn.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Die über diese Frage von den beiden Referenten abgegebenen Berichte wurden getrennt und ganz selbstständig verfasst; deren Ausführungen stehen theilweise nicht im Einklange. Zu bemerken kommt, dass man in Europa die Zugsgeschwindigkeit von 80 *km* pro Stunde in der Regel als die obere Grenze der normalen Eilzugsgeschwindigkeit ansieht und dass es gegenwärtig nur ausnahmsweise möglich erscheint, diese Geschwindigkeit bis auf 120 *km* pro Stunde zu steigern, dass in England und Nordamerika dagegen angeblich die Geschwindigkeit von 160 *km* nicht nur erreicht, sondern sogar überschritten wird, was eine Geschwindigkeitserhöhung von 33 pCt. gegenüber dem europäischen Continente bedingen würde.

Der Bericht des Herrn Hunt zielt lediglich auf die Constatirung der erhobenen Thatsachen; seine Conclusionen konnten demnach von dem Congresse acceptirt werden.

Der Bericht des Herrn Ast dagegen beschränkt sich nicht auf die Zusammenstellung der in sehr vollständiger Weise erhobenen Daten und die Beschreibung aller diesfälligen Systeme zur Verbesserung des Oberbaues; derselbe geht viel weiter und bezweckt nichts Geringeres als die Aufstellung eines vorzuschlagenden Muster-Oberbaues, worüber der Referent die bereits auf mehreren englischen Linien stattgefundene Anwendung besonders erwähnt. Dieses

---

*) *W. Ast. Bulletin Mai 1895, ferner Nr. 17 der franz. u. Nr. 9, 25 der engl. Sep.-Abdr.* Der gleichzeitig in deutscher und französischer Sprache erschienene, daher ziemlich umfangreiche Vorbericht gibt vorerst in einer Einleitung und drei Abschnitten (I Bearbeitung der eingegangenen Antworten, II Geleisetype für grosse Geschwindigkeiten, III Geleiseverstärkung) nebst einem Schlussworte eine Schilderung der gegenwärtigen Verhältnisse und der Ansichten des Verfassers, wonach schliesslich eine Art Mustergeleise in Antrag kommt: Schotterstärke = 0·4 *m*; Schwellenlänge = 2·70 *m*; Schwellenbreite = 0·26 *m*; Schienenlänge = 9 bis 12 *m*; Schwellenentfernung = 0·50 *m* am Stosse und 0·80 *m* sonst . . . etc. Hierauf folgen übersichtliche Tabellen über Oberbauabmessungen bei 14 Bahnen, sowie einige interessante Diagramme gemesser Einsenkungen bei Versuchszügen. Ein umfangreicher Anhang enthält die Antworten der befragten Verwaltungen.

Ein getrenntes Heft: *Note sur les traverses de chemin de fer et leur assise*, enthält nebst vielen Erfahrungsresultaten auch viele rein theoretische Abhandlungen über die Deformationen im Oberbaue unter gewissen Annahmen.

**) *W. Hunt. Bulletin April und Juni 1895, ferner Nr. 17 der franz. u. Nr 9 der engl. Sep.-Abdr.* Der Referent hat von 27 Bahnen (wovon 13 in England, 4 in Schottland, 2 in Irland, 6 in den V. St. von Amerika, 1 in Indien, 1 in Australien) die interessantesten Daten gesammelt und schildert dieselben für England und Amerika getrennt in höchst übersichtlicher Weise. Die in fünf Abschnitten (*A* Schienen, *B* Schienenerzeugung, *C* Befestigungsmittel, *D* Keile und Schwellen, *E* Schotterbett) dargelegten Erfahrungsresultate über alle 27 Bahnen sind bezüglich ihrer ad *A*, *B*, *C*, *D*, *E* interessantesten Merkmale in Tabellen vergleichsweise zusammengestellt. In weiteren 31 Tafeln werden die Oberbausysteme aller dieser Bahnen dargestellt, wobei die Schienenprofile, Verlaschungen und Befestigungsmittel besonderes Interesse bieten. Dieses ebenso reichhaltige als doch kurz gehaltene Referat liefert das technische Material in überaus leicht fassbarer Weise.

Ch. Bricka. Form. A fr. Sep.-Abdr. 31. Les bris des rails d'acier. Der durch seine Publicationen und früheren Congress-Referate bestbekannte Verfasser schildert vorerst die Unzulänglichkeit der bisher über die Schienenbrüche geführten statistischen Erhebungen; auch das entsprechend gefüllte Formulare des Congresses vermag nicht zu einem annehmbaren Schlüssel für die wirklich constatirten Brüche zu führen. Es wird demnach auch auf die Nothwendigkeit chemischer Untersuchungen gewiesen. Der Referent reproducirt einige wichtigere Versuchstabellen mit Bezug auf die daraus zu folgernden Schlüsse.

M. Kowalski. Form. B. fr. Sep.-Abdr. 32. L'entretien courant des traverses métalliques comparé à celui des traverses en bois. Der Referent hat von 41 Bahnen Antworten erhalten, wovon 27 keinen eisernen Oberbau verwenden; er resumirt zwar seine Erfahrungen mit den Durchschnittswerthen pro Kilometer von 414 Frcs. bei Holz und 363 Frcs. bei Eisen, aber die einzelnen Preise variiren bedeutend, wie sich dies aus den im Anhange veröffentlichten Antworten der Bahnen ergibt.

M. V. Herzenstein. Form. C. fr. Sep.-Abdr. 33. La durée des traverses en bois de différentes essences non injectées ou injectées. Der Referent resumirt in übersichtlicher Weise die von 64 Bahnen gesammelten Daten über Schwellenimprägnirung und vergleicht in einer Zusammenstellung die Dauer der imprägnirten und nicht imprägnirten Schwellen. Eine weitere umfangreiche Zusammenstellung enthält die Resultate der bei 13 Verwaltungen für verschiedene Holzgattungen durchgeführten Festigkeitsproben. Hierauf folgen die von den befragten Verwaltungen erhaltenen Antworten.

präcise Programm des Berichterstatters konnte füglich in den meisten beantragten Bestimmungen nicht allgemein angenommen werden, wie dies bei derlei Congressverhandlungen in fast allen ähnlichen Fällen vorzukommen pflegt.

Die Beschlüsse des Congresses über diesen Gegenstand werden in zwei Abtheilungen getrennt gegeben:

a) Für England.

1. Die im vereinigten Königreiche nahezu überall von den Eisenbahn-Gesellschaften benützte Geleistype besteht aus zweiköpfigen asymmetrischen Stahlschienen, welche von Schienenstühlen getragen werden, welch letztere auf den Querschwellen durch Schienenschrauben, Schienennägel oder andere ähnliche geeignete Mittel befestigt sind.

2. Betreffs Verstärkung des Oberbaues mit Rücksicht auf die Erhöhung der Zugsgeschwindigkeit hält es keine einzige englische Eisenbahn-Gesellschaft für nöthig, im gegenwärtigen Zeitpunkte mit der Verstärkung des Oberbaues weiter zu gehen, als dies bisher bereits geschehen ist.

b) Für die Länder nicht englischer Sprache.

1. Es wird einstimmig der Anschauung des Herrn Rgs.-R. Ast beigepflichtet, dass für den Eilzugsverkehr das Oberbauplanum tadellos gelegt und durchaus entwässert gehalten werden muss.

2. Es wird gleichfalls einstimmig für nothwendig erachtet, derartige Linien mit einer entsprechend wasserdurchlässigen Schotterbettung auszustatten. Auf Grund der Discussion wurde die zulässige Minimaldichte der Schotterbettung (von der Schwellenunterkante nach abwärts gemessen) von 40 auf 20 *cm* reducirt. (Es wird hierbei vorläufig für genügend erachtet, lediglich Geleisesysteme mit hölzernen Querschwellen in Betracht zu ziehen.)

3. Es wird empfohlen, für Geleise mit Eilzugsverkehr Schwellen zu verwenden, deren Minimallänge 2·50 *m*, deren Minimalbreite 24 *cm* beträgt, wobei man diesfalls ein wenig unterhalb der seitens des Berichterstatters beantragten Dimensionen 2·70 *m* und 26 *cm* verblieb. Der Querschnitt der Schwellen muss ferner derart gewählt werden, dass eine sichere Befestigung der Schienen möglich ist.

Herr Ast bezeichnete es als sehr wünschenswerth, eine einheitliche Schwellentype, und zwar eine Type allseitig behauener Schwellen nach englischem Muster aufzustellen.

Die Majorität der Congressmitglieder erachtet, dass mit Rücksicht auf die am europäischen Continente verwendeten Holzgattungen diese Type nicht annehmbar und viel zu kostspielig wäre.

4. Betreffs der Schienen wurde constatirt, dass, abgesehen von der Beschaffenheit der übrigen Geleisebestandtheile und der Fahrbetriebsmittel, die Tendenz obwaltet, sowohl zur Verbesserung der Stabilität des Oberbaues, als auch zur Vorsorge für die zu gewärtigende weitere Entwicklung des Verkehres, das Gewicht der Schienen für solche Strecken zu erhöhen, auf denen Züge mit einer Geschwindigkeit von mehr als 80 *km* verkehren und dieses Gewicht auf ungefähr 40 *kg* (für den laufenden Meter), eventuell auch höher zu bringen.

Einige Congressmitglieder hätten — in Uebereinstimmung mit den Anschauungen des Berichterstatters — gewünscht, es möge noch präciser bemerkt werden, dass ein Schienengewicht von 35 *kg* pro laufenden Meter ausreicht, wenn die Zugsgeschwindigkeit 90 *km* pro Stunde nicht überschreitet und der Achsdruck 14 Tonnen nicht übersteigt.

Von anderer Seite wurde festgestellt, dass unter derartigen Bedingungen auch ein Schienengewicht von selbst nur 30 *kg* pro laufenden Meter gefahrlos verwendet werden könne, wobei jedoch zugestanden werden muss, dass ein derartiger Oberbau für die Instandhaltung der Geleise sich als unökonomisch gestalten würde.

Die erste Section erachtete, dass die hochwichtige Frage der für die Schienen zu verwendenden härteren oder weichereren Stahlgattungen wohl nicht blos vorübergehend behandelt werden könne, da diese Frage in gleichem Masse den Zuförderungsdienst interessirt und erwogen werden muss, ob es besser sei, die Schienen oder die Radreifen einer starken Abnützung auszusetzen.

Auf Vorschlag der Herren Werchowsky (russische Regierung) und Belelubsky (russische Staatsbahn) wurde folgender Wunsch ausgesprochen: Die Discussion über die Härte der Schienen möge, mit Bezugnahme auf neuere Forschungen in allen Ländern, sowie auf die seit dem Congresse von Mailand bereits erlangten praktischen Daten auf die Tagesordnung der sechsten Session des Congresses gesetzt werden.

5. Die Frage der Schwellenentfernung im Allgemeinen und insbesondere jene der Stossschwellen war Gegenstand einer längeren Discussion.

Da man sich weder zu Gunsten der Stuhlschienen, noch zu Gunsten der breitbasigen Schienen aussprechen wollte, für welche beide Systeme die Entfernung der Schwellen im Allgemeinen, sowie der Stossschwellen insbesondere verschiedenartigen baulichen Verhältnissen unterliegt, wurde folgende allgemeine Resolution gefasst:

Die Verminderung der Schwellenentfernung, insbesondere der Stossschwellen-Abstände, ist eines der gewöhnlich angewendeten Mittel, um eine Geleiseverstärkung zu erzielen.

Mehrere Mitglieder bemerkten, dass es mit Rücksicht auf locale Verhältnisse unter Umständen ökonomischer sein könne, die Verstärkung des Geleises eher durch eine Erhöhung des Schienengewichtes, als durch eine Verminderung der Schwellenentfernung zu erzielen. Absolute Regeln lassen sich demnach in dieser Hinsicht nicht aufstellen.

6. Nachstehender Vorschlag des Berichterstatters wurde zum Beschlusse erhoben: Bezüglich der Verbindung mit den Schwellen müssen die beiden grundverschiedenen Systeme der Stuhlschienen und breitbasigen Schienen in Betracht gezogen werden.

Mit der Zunahme der Zugsgeschwindigkeit wachsen in hohem Masse die Erschütterungen der Befestigungsmittel; es ist deshalb den letzteren auf Bahnen mit durchlaufendem Eilzugsverkehr ein besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Die beste Art der Schienenbefestigung besteht in einem kräftig dimensionirten Schienenstuhle.

Es erscheint logisch, die Befestigung für breitbasige Schienen in ähnlicher Weise wie für Stuhlschienen auszugestalten, und zwar entweder durch Verwendung specieller Befestigungsplatten oder durch Vermehrung der Schraubennägel.

7. Nachstehende Resolution des Herrn W. Ast wurde ebenfalls zum Beschlusse erhoben:

Es ist bisher noch nicht gelungen, einen Schienenstoss zu construiren, der unter allen Umständen den zu stellenden Anforderungen entspricht.

Die Erfahrung lehrt jedoch, dass durch grössere Steifigkeit des Geleises und bessere Befestigungsmittel auch gleichzeitig den nächst den Schienenstössen auftretenden zerstörenden Einwirkungen entgegengetreten wird.

In der Plenarsitzung, bei welcher diese Sectionsbeschlüsse acceptirt wurden, erörterte ausserdem Abramson (russische St.B.), dass trotz der so sorgfältigen Ausarbeitung des Referates Seitens des Herrn Ast, die Annahme der formulirten Resolutionen nicht möglich war; über seinen Antrag wurde dem Berichterstatter sohin der Dank des Congresses votirt.

II. Geleisestellen von aussergewöhnlicher Beschaffenheit.

Berichterstatter: Sabouret,*) Ingénieur des ponts et chaussées, Ing. principal de la voie au chemin de fer de Paris à Orléans.

Mittel zur Abschaffung der Geschwindigkeitsermässigungen und zur Vermeidung der Stosswirkungen bei Ueberfahrung der speciellen Geleisestellen (Bögen mit starker Krümmung, lange Gefälle, Weichen welche gegen die Spitze befahren werden, Bahnkreuzungen, Niveauübergänge, Drehbrücken u. s. w.).

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Abgesehen von den Abzweigungen, auf welche sich die Frage III bezieht, hat der Berichterstatter 1. die mit aussergewöhnlichen Trassenverhältnissen behafteten Strecken (Gefälle und Krümmungen von besonderer Schärfe), 2. die besonderen Oberbaustellen (Weichen, Kreuzungen, Geleisequerungen, Drehbrücken), 3. die besonders befahrenen Stellen (Niveauübersetzungen, Ausweichen und Stationen, Abzweigungen auf offener Strecke) in Betracht gezogen. Ad 1 kommt eine Verstärkung des Oberbaues nicht vor. In scharfen Bögen wird oft zur Anwendung von Gegenschienen oder zu Querverbindungen gegriffen. Ad 2 kommen die aussergewöhnlich günstigen Verhältnisse bei englischen Bahnen zu erwähnen. Ad 3 ist man vorwiegend von administrativen Vorschriften abhängig.

---

*) *Sabouret. Der Vorbericht: Bulletin 1895. März. p. 473, ferner Nr. 8 der franz. und Nr. 11 der engl. Sep.-Abdr.*, enthält zunächst die Bemerkung, dass sich die vorliegende Frage nur auf Hauptbahnen beziehe, welche von Eilzügen mit einer Geschwindigkeit von mindestens 70 *km* pro Stunde befahren werden. Der im Anhange beigefügte Fragebogen gibt eine Uebersicht der ganzen Arbeit und behandelt der Reihe nach: I. Geleisestellen von aussergewöhnlicher Beschaffenheit, II. Weichen und Kreuzungen, III. Drehbrücken, IV. Niveaukreuzungen, V. Diverse.

Als Minimalradius für Hauptbahnen mit Eilzugsverkehr wird ein Radius von 350 *m* angeführt. Die Pennsylvania Railroad und die Französische Nordbahn gestatten das Befahren der meisten ihrer Drehbrücken bei voller Geschwindigkeit. Eine Beschreibung der diesfalls von der Französischen Nordbahn angewendeten Verriegelung findet sich in der „Revue générale des chemins de fer“, März 1888.

Beschlüsse.

Die aussergewöhnlich scharfen Neigungen und Bögen erhalten in der Regel auch dann, wenn sie ohne Verminderung der Geschwindigkeit befahren werden, keinen speciell verstärkten Oberbau. In England verwendet man immerhin häufig bei scharfen Bögen eine Doppelschiene längs des inneren Schienenstranges.

Die Mehrzahl der englischen und der französischen Eisenbahn-Gesellschaften insbesondere gestattet, dass die Eilzüge die Weichen, die Niveaukreuzungen, die besonderen Abzweigungen und die Stationen im Doppelgeleise mit voller Geschwindigkeit befahren, ohne zu anderen Mitteln zu greifen als zu jenen, welche für gewöhnliche Züge üblich sind. Das Durchfahren eingeleisiger Stationen ohne Verminderung der Geschwindigkeit ist auf einer grossen Zahl von Linien gestattet; die verschiedenen Lösungen, welche in dieser Hinsicht angewendet werden, hängen hauptsächlich von dem Inhalte der bei den Eisenbahn-Verwaltungen benützten Betriebsinstructionen ab, und es werden zu diesem Behufe zahlreiche technische Einrichtungen mit gleich gutem Erfolge angewendet.

Das rasche Befahren von Drehbrücken wird von einigen Verwaltungen gestattet.

III. *Bahnabzweigungen.*

Berichterstatter: Zanotta,*) Ingenieur, Vorstand der Bahnerhaltungs-Section der Italienischen Mittelmeerbahn in Mailand.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Wie bereits anlässlich der Frage II hervorgehoben wurde, hängt die Frage der Befahrung von Abzweigungen vorwiegend von commerciellen und administrativen Rücksichten, viel eher als von technischen Rücksichten, ab. Der Berichterstatter beruft sich auf die bei der ersten Session des Congresses zur Frage VII B gegebenen Erläuterungen und empfohlenen Einrichtungen, wonach Abzweigungen in Einschnitten oder scharfen Bögen und Gefällen zu vermeiden sind und es sich empfiehlt, die abzweigenden Geleise symmetrisch zu gestalten und die Abzweigung selbst mit einem kräftigen, auf gutem Schotter gelegten Oberbau zu versehen. Für die Geleisekreuzungen und Geleisequerungen empfiehlt es sich, thunlichst kleine Winkel anzunehmen, welche für die ersteren bis auf 1 : 12·5 und 1 : 15, für die letzteren bis auf 1 : 8 und 1 : 10 herabzumindern sind.

Beschlüsse.

Der Congress constatirt, dass viele Bahnverwaltungen die Ansicht vertreten, es sei zulässig, Abzweigungen mit voller Geschwindigkeit zu befahren, insbesondere dann, wenn es sich um geradlinige oder schwach gekrümmte Stellen der Bahn handelt. Ein Geleise, welches gegen horizontale und verticale Kräfte sehr grossen Widerstand bietet und keine zu scharfen Curven enthält (wie sich dies durch symmetrische Anordnung der beiden abzweigenden Geleise und durch Verwendung sehr spitzwinkeliger Abzweigungsweichen und Geleisekreuzungen, bezw. Geleisequerungen erreichen lässt), dessen Schwellen genügende Querschnittsdimensionen besitzen und in entsprechenden Abständen in gutem Schottermaterial auf einem soliden und trockenen Unterbaue gebettet sind, kann unter Berücksichtigung der mit den Beschlüssen des ersten Congresses zur Frage VII, lit. B empfohlenen Einrichtungen als vorzüglich für Abzweigungen geeignet erscheinen, welche von Schnellzügen mit voller Geschwindigkeit in beiden Richtungen befahren werden.

IV. *Construction und Erprobung eiserner Brücken.*

Berichterstatter: Max Edler von Leber,**) k. k. Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen im k. k. Handelsministerium in Wien.

*) *Zanotta. Der Vorbericht: Bulletin 1894. December. p. 959, ferner Nr. 3 der franz. und Nr. 14 der engl Sep.-Abdr.*, besteht aus fünf Theilen, und zwar: 1. Allgemeine Betrachtungen, 2. Geometrische Configuration der Abzweigungsgeleise, 3. Construction, 4. Verlegung, 5. Resumé. Das Material zu dieser Arbeit wurde durch sorgfältig ausgearbeitete Fragebogen mit 27 Fragen gewonnen. Antworten waren von 29 Eisenbahn-Verwaltungen (darunter 15 englischen) eingelangt, und muss auf die interessanten Mittheilungen der Oesterr. Nordwestbahn, Belgischen und Dänischen Staatsbahnen, sowie der Chemins de fer du Midi, der Great Indian Peninsula Railway und London and North-Western Railway, welche mit zahlreichen instructiven Skizzen ausgestattet sind, speciell aufmerksam gemacht werden.

**) *M. v. Leber. Der Vorbericht: Bulletin 1895. 1. Fasc. p. 1635; ferner Nr. 20 der franz. und Nr. 22 der engl. Sep.-Abdr.* erörtert zunächst, warum der Referent vorwiegend der ersten Theilfrage A volle Aufmerksamkeit widmen musste, welche eigentlich alles Interessante, was man über Brücken vorbringen kann, in sich vereint. Die Behandlung zerfällt in sechs Theile: 1. Die eisernen Brücken bis 1870. II. Die aus den

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Von den gestellten Theilfragen (*A*: Ueber die in die Eisenbahnbrücken investirten und zu investirenden Eisenmengen mit Rücksicht auf die in den unterschiedlichen Ländern geltenden Vorschriften; *B*: Ueber angewendete Methoden für Brückenproben und Bedeutung derselben) hat der Berichterstatter nur die erste detaillirt besprochen und diesfalls dem Congresse acht Resolutionen unterbreitet. Die beiden ersten wurden vollinhaltlich acceptirt. Die übrigen betreffen: 3. Die Form von Belastungsvorschriften, welche entweder mittelst typischer Züge oder mittelst Belastungsscalen gegeben werden können; 4. Die Begriffe der „extra schweren Züge" und der „schweren Züge", bezw. die bezüglichen Belastungsscalen, welche die Einwirkung aller in beiden Welten oder nur in Europa verkehrenden Züge decken; 5. Die zulässigen Inanspruchnahmen des Materials; 6. Die Einwirkung des Windes; 7. Die Grenzen für die bei verschiedenen Stützweiten in Brücken zu investirenden Eisenmengen; 8. Die in jedem Lande zu empfehlenden Studien zur Vermeidung unzweckmässiger Brückenumbauten.

Die sub 3. beantragten Conclusionen gaben zu sehr lebhaften und interessanten Discussionen Anlass, welche füglich nicht beendet werden konnten. Ueber Antrag des H. Bell (indische Regierung) wurde unter besonderer „Dankeskundgebung für die Arbeit des Berichterstatters, eine der bemerkenswerthesten der Session", einverständlich beschlossen, dieses Referat bis zur nächsten Session auf der Tagesordnung des Congresses beizubehalten und die Theilnehmer aufzufordern, dem Referenten bis dahin noch alle verfügbaren neueren Daten über den Gegenstand zu senden.

Beschlüsse.

1. Die für eiserne Brücken verwendeten, bezw. zu verwendenden Eisenmassen sind sehr verschieden, ganz abgesehen von den dem Ingenieur durch locale Verhältnisse aufgedrängten Stützweiten und Höhenverhältnissen. Für Brücken gleicher Stützweite steigt das Eigengewicht pro laufenden Meter Geleise oft vom einfachen bis zum zweifachen betrachteten Werthe, je nach den Belastungsvorschriften, je nach der für die unterschiedlichen Constructionstheile zulässigen Inanspruchnahme des Materiales, je nach dem angenommenen Constructionssysteme, und hauptsächlich je nach dem projectirenden Ingenieure.

Die oft auf Grundlage höchst logischer Betrachtungen in Vorschlag gebrachten allgemeinen Formeln für die Vorausberechnung des Eigengewichtes von Brücken lassen sich nur für Projecte anwenden, welche ein- und dasselbe Land und ein und dieselbe Eisenbahngesellschaft betreffen.

Es empfiehlt sich deshalb, ein Verzeichniss der Gewichte einer grösseren Anzahl bestehender Brücken anzulegen und die Vorausberechnung des Gewichtes im Wege des Vergleiches und der successiven Annäherung vorzunehmen.

Die vom Berichterstatter entworfenen Tafeln können zu diesem Zwecke vortheilhaft verwendet werden.

Fahrbetriebsmitteln abzuleitenden beweglichen Belastungen. III. Die für eiserne Brücken wirklich vorgeschriebenen beweglichen Belastungen. IV. Die Erzeugung von Schweisseisen und Flusseisen für eiserne Brücken. V. Die zulässigen Grenzen für die Inanspruchnahme des Eisenmaterials bei Brückenconstructionen. VI. Die in die Brücken bei verschiedenen Stützweiten und Höhenverhältnissen zu investirenden Eisenmengen.

In den Capiteln I und II wird die Geschichte der Entwicklung des Brückenbaues und der immer schwerer werdenden Locomotiven resumirt, zuletzt auch mit schematischen Skizzen der schwersten europäischen und amerikanischen Maschinen ergänzt. Im Capitel III erörtert der Referent die successive 1870 in Oesterreich, 1877 in Frankreich, 1884 in Russland, 1887 in Oesterreich, 1891 in Frankreich, 1892 in der Schweiz und in England, 1893 in Ungarn festgesetzten Belastungsvorschriften und lehnt sich hiebei an das in Oesterreich übliche System zweier Belastungsscalen an, welches er für das richtigste hält, wie dies unter Anderem aus einer graphischen Darstellung resultirt. Unter der Form solcher Scalen, sowie unter der gleichzeitig gegebenen Form typischer Züge wird sonach gezeigt, auf welche einfache Weise es möglich wäre, die Einwirkungen aller in Europa oder aber auch in Amerika verkehrenden schwersten Züge durch entsprechende Belastungsvorschriften zu decken, wobei bis 5 m Stützweite nur der grösste Achsdruck, für grössere Stützweiten die Begriffe schwerer Züge oder extraschwere Züge in Betracht kämen. Ein für die letzteren Züge beigefügtes Rechnungsbeispiel kennzeichnet das von dem Verfasser diesfalls eingeführte Verfahren.

Die im Capitel IV resumirte Erzeugung des Flusseisens mit der Birne oder mit dem Flammofen betrifft insbesondere die für Brücken gebräuchlichsten Materialsorten; die in vielen Fällen vorgeschriebenen Bruchgrenzen und Dehnungen sind in einer mit Qualitätshyperbeln rastrirten graphischen Tafel zusammengestellt.

Im Capitel V werden die 1887 in Oesterreich, 1888 in Russland, 1891 in Frankreich, 1892 in England, in der Schweiz und in Italien, 1895 in Deutschland massgebenden Annahmen und Vorschriften für die Inanspruchnahme des Eisenmaterials besprochen und ferner ein System von Formeln, bezw. Scalen empfohlen.

Zum Capitel VI hat der Referent die Gewichte unzähliger Brücken von mehr als 60 Bahnverwaltungen gesammelt und für über 1000 Constructionen in einer graphischen Tafel zusammengestellt, welche auch die wichtigsten Constructionsdaten ersichtlich macht; hieraus ergeben sich gewisse Minimal-, bezw. Maximalgrenzen für den Fall, als die Brücken doch nach annehmbaren Grundsätzen gebaut werden.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsens für eine Entwässerungsanlage nächst der Station Pohl.) Auf Grund der am 6. August 1896 und 30. Jänner 1897 durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project einer Entwässerungsanlage zur Entsumpfung des Materialgrabens in km 220·7 bis 221·8 in der Theilstrecke Mähr.-Weisskirchen—Pohl der Bauconsens ertheilt. [Z. 5278/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Geleiseumgestaltungen in der Station Iglau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Genehmigung zur Abtragung der englischen Weiche Nr. 10 im Geleise III und der Weichenverbindung Nr. 10/11 zwischen Geleise III und IV gegen Einlegung einer einfachen Weiche in das Geleise III in der Station Iglau ertheilt. [E.-M.-Z. 4705/IV.]

— (Herstellungen in der Station Časlau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das Project betreffend die Herstellung eines Ladegeleises bei gleichzeitigem Abtragen von vier Wagendrehscheiben und Wiedereinlegen von zwei Wagendrehscheiben in der Station Časlau der Linie Wien—Tetschen ertheilt. [E.-M.-Z. 4948/IV.]

— (Herstellung eines Wächterhauses in der Station Neschwitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines Wächterhauses in der Station Neschwitz der Linie Wien—Tetschen der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5812/IV.]

— (Linie Gross-Wossek—Parschnitz: Bauconsens-Ertheilung für die Herstellung eines neuen Ladeplatzes und Verlängerung eines Stutzgeleises in der Station Chlumetz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines neuen Ladeplatzes und für die Verlängerung eines Stutzgeleises in der Station Chlumetz der Linie Gross-Wossek—Parschnitz ertheilt. [E.-M.-Z. 4923/IV.]

— (Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe in Bad Bělohrad.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Vergrösserung des Güterschuppens und der Verladerampe in der Station Bad Bělohrad der Linie Gross-Wossek – Parschnitz der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4946/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Smiřitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Erweiterung der Station Smiřitz behufs Einrichtung derselben für die Güter-Auf- und Abgabe im Verkehre mit den Stationen der Böhmischen Commercialbahnen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6432/IV.]

— (Linie Pardubitz—Seidenberg: Herstellung eines Schrankens zum Anbinden von Vieh in der Station Turnau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Schrankens zum Anbinden von Vieh in der Station Turnau der Linie Pardubitz—Seidenberg ertheilt. [E.-M.-Z. 4947/IV.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Nimburg—Jičin: Herstellung eines Durchlasses in km 23·7/8.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project zur Herstellung eines 200 mm weiten Durchlasses aus gusseisernen Röhren in km 23·7/8 der Linie Nimburg—Jičin im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4788/IV.]

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. (Uebergabe der Wege und Wasserläufe.) In der Zeit vom 6. bis 11. August 1896 hat im Sprengel der k. k. Bezirkshauptmannschaft Zwettl die commissionelle Verhandlung betreffend die Uebergabe der aus Anlass des Baues der Localbahn Schwarzenau-Zwettl verlegten Wege und Wasserläufe an die Interessenten stattgefunden. Insoweit die Angelegenheit nicht bei dieser commissionellen Amtshandlung zur Austragung gelangen konnte, wurde dieselbe durch die Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 26. Februar 1897 zum Abschlusse gebracht. [Z. 10.073/I ex 1896.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte). Der Landkreis Königsberg i. P. plant a) im Anschlusse an die im Kreise Wehlau in Aussicht genommene Kleinbahn von Tapiau nach der Grenze des Landkreises Königsberg eine schmalspurige Kleinbahn von Possindern über Willkühnen, Waldau, Schönwalde und Quednau nach dem rechten Pregelufer westlich von Königsberg; b) eine schmalspurige Kleinbahn von Seepothen bis zur Kreisgrenze des Landkreises Königsberg in der Richtung nach Kreuzburg (Kreis Pr.-Eylau) zu bauen.

Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln beabsichtigt, im Anschlusse an die Kleinbahn Bullay—Zell eine schmalspurige, mit Locomotiven zu betreibende Kleinbahn von Zell nach Ruwer zu bauen.

In der Stadt Münster i. W. und deren Umgegend wird der Bau mehrerer schmalspuriger (1 m) Kleinbahnen für Personen- und Stückgutverkehr geplant.

Der Ingenieur Matschke in Berlin beabsichtigt, eine schmalspurige Kleinbahn von Fallersleben nach Meine mit Abzweigung von Wettmershagen nach Grassel zu bauen.

Italien. (Wechsel in der Leitung des kgl. General-Inspectorates der Eisenbahnen.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat den kgl. Oberinspector Ingenieur Commendatore Vittorio Ottolenghi mit der Leitung des kgl. General-Inspectorates der Eisenbahnen betraut, nachdem der bisherige Leiter Commendatore Ripa di Meana über sein eigenes Ansuchen von diesem Posten enthoben worden ist.

— (Neubauten im Centralbahnhofe Mailand.) Nach langwierigen Verhandlungen zwischen den beiden Betriebsgesellschaften und der italienischen Regierung wurde endlich beschlossen, die nothwendigsten Arbeiten für Erweiterung und Systemisirung des Centralbahnhofes von Mailand zu beginnen. Die hauptsächlichsten Uebelstände, die dringende Abhilfe verlangen, lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen: Die Reisenden, welche die Geleise, deren sich nur sechs in der Einsteighalle befinden, und welche sowohl dem gesammten Personenzugsdienste (etwa 200 Züge täglich) genügen müssen, als auch noch dazu von den zahlreichen Güterzügen, die nach Mailand (Frachtgüterbahnhof Porta Garibaldi) und über Mailand hinaus bestimmt sind, durchfahren werden, überschreiten, sind so steter Gefahr ausgesetzt. Diese Uebelstände sollen dadurch beseitigt werden, dass Uebergangssteige über den Geleisen für die Reisenden gebaut und ausserhalb der Einsteighalle Geleisestränge angelegt werden, welche zur Passage der Güterzüge bestimmt sind. Um der so sehr beklagten Beschränktheit der für den Postexpeditions- und Eilgutdienst bestimmten Localitäten abzuhelfen, wird für die Post ein eigener Pavillon construirt und werden die Locale für die Eilgüter erweitert werden. Für diese Arbeiten sind 800.000 Lire in Voranschlag gebracht. („Ztg. d. V. D. E.-V.")

— (Tunnelventilation System Saccardo.) Das kgl. General-Inspectorat der Eisenbahnen hat im Wege des Ministeriums des Aeussern den Regierungen von Frankreich, England, Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Russland, Schweiz, Belgien und Spanien von dem Berichte über die günstigen Erfolge der Versuche mit der Tunnelventilation System Saccardo Mittheilung gemacht und dieselbe lobend hervorgehoben.

— (Eisenbahn-Untersuchungscommission.) Die Dauer der Wirksamkeit der zum Zwecke der Entgegennahme und Prüfung von Beschwerden Seitens des Eisenbahnpersonals und des Publicums aufgestellte Eisenbahn-Untersuchungscommission wurde bis Ende Juni verlängert.

— (Militär-Eisenbahncours.) Am 1. Februar hat unter der Leitung und Aufsicht des Commandos der Transportabtheilung des Generalstabes der neue Militär-Eisenbahncours begonnen, zu welchem Hauptleute und Subalternofficiere der Infanterie und der Cavallerie commandirt wurden. Die Gesammtzahl der Officiere beträgt 203. Der Cours ist in zwei Theile getheilt, und zwar in den vorbereitenden theoretischen und in den praktischen. Die Stationen, in welchen der Cours abgehalten wird, sind: Alessandria, Verona, Bologna, Rom und Neapel.

— (Mittelmeer- und Adriatische Eisenbahn.) Die Verwaltungsräthe der Mittelmeer- und der Adriatischen Eisenbahn haben beschlossen, erstere eine Summe von 625.000 Lire, letztere eine solche von 790.000 Lire dem Zwecke der Gehaltserhöhung und sonstiger Gratificationen für das Personale zuzuführen.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einführung des Sommerfahrplanes vom 1. Mai 1897.) Mit 1. Mai trat für den Personenschiffahrtsdienst auf der Donau der Sommerfahrplan in Giltigkeit. Nach demselben werden tägliche Personenfahrten unterhalten auf der Strecke Passau—Linz—Wien—Budapest—Mohacs. Zwischen Wien—Budapest—Semlin—Belgrad—Orsova—Turn-Severin—Rustschuk—Giurgewo—Galatz bestehen wöchentlich drei directe Verbindungen. In Galatz sind Anschlüsse an die Lloyddampfer nach Odessa, Constantinopel und den Levantehäfen. Die Localschiffahrten zwischen Passau—Linz, Grein—Melk und Melk—Krems, sechsmal wöchentlich, sind mit drei Schiffen laut vorjährigem Fahrplane beibehalten; ebenso die täglichen Localfahrten zwischen Wien—Pressburg. Ausserdem werden unterhalten regelmässige Localfahrten im Budapester Rayon, zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova, zwischen Schabatz—Belgrad, Belgrad—Dubrovica—Golubatz, Szegedin—Titel—Semlin, Galatz—Tultscha etc.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Eröffnung der Schiffahrt im Szent-Endreer [rechtsuferseitigen] Donauarme.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Gesellschaft verlautbart, dass der reguläre Schiffverkehr zwischen Budapest und den rechtsuferseitigen Stationen am 25. April eröffnet und selber gleichzeitig bis Nagy-Maros und Dömös (linkes Ufer) ausgedehnt wurde.

Plattensee-Dampfschiffahrt. (Eröffnung des Verkehres.) Die Direction der Plattensee-Schiffahrt-Actiengesellschaft verlautbart, dass am 15. April der Dampferverkehr zwischen Répfülöp (Westufer) und Boglár (Ostufer) im Anschlusse an die Züge der Südbahnlinie Budapest—Boglár—Kanizsa—Pragerhof für den Post-, Personen- und Frachtenverkehr eröffnet wurde.

England. (Umwandlung von Schiffahrtscanälen in Eisenbahnen.) Zum Zwecke der Verbilligung des Waarentransportes von Liverpool nach den Manufactur-Districten und umgekehrt hat sich dortselbst die „Liverpool-Self-propelled Traffic Association“ gebildet, und kam bei der letzten Versammlung das Project einer neuen Methode der Benützung von Canälen zu Transportzwecken zur Sprache, wobei besonders diese Wasserstrassen der Grafschaften Lancaster und York ins Auge gefasst wurden. Die in denselben gelegenen Städte, wurde angeführt, sind theils durch Eisenbahnen, theils durch Canäle, theils durch beide mit Transportmitteln wohl versehen; in Folge der grossen Concurrenz in allen Handels- und Geschäftszweigen stellt sich aber die unabweisliche Nothwendigkeit für niedrigere Frachtsätze heraus, zu welch letzteren die Eisenbahnen sich bekanntlich nicht herbeilassen, während die Canalverwaltungen wieder nicht im Stande sind, mit ihren ohnehin schon so reducirten Tarifen noch weiter herabzugehen.

Die „Self-propelled Traffic Association“ hat sich nun, wie bemerkt, die Aufgabe gestellt, hier die möglichste Abhilfe zu schaffen, und kennzeichnet schon ihr Name die Richtung, welche sie einzuschlagen beabsichtigt. Ein von einem Mitgliede diesbezüglich eingebrachter Vorschlag gipfelt in der Einführung und Annahme einer verbesserten Methode der Benützung der vorhandenen Canäle für Transportzwecke.

Mit Liverpool und Manchester communiciren sieben Canäle. Seinerzeit bildeten diese Wasserstrassen das Hauptverkehrsmittel zwischen den bedeutenderen Manufacturplätzen, vermittelten deren directen Verkehr mit den Seehäfen und warfen den Actienbesitzern hohe Dividenden ab; die später eingeführten Schienenwege änderten jedoch die Sachlage, da sie den Canälen einen grossen Theil ihres Verkehres entzogen. Das fragliche Project bestünde nun darin, die längeren Canäle trocken zu legen und auf dem Canalbette Schienenstränge mit einer Spurweite von 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll zu legen. Zu diesem Behufe wäre dem Canalbette eine Steinpflasterung zu geben, darauf wären die hölzernen Sleepers und leichte eiserne Schienen im Gewichte von 90 Pfund per Yard mit Steigungen bei den jetzigen Schleusen zu placiren; solche Strecken des Canals aber, welche diesen Schienenweg mit anderen Canälen, die nicht so umgewandelt wurden, oder mit Flüssen in Verbindung bringen könnten, als Wasserstrasse zu belassen. Zur Uebergabe oder Uebernahme der Frachtgüter an oder von in einem Flusse liegenden Schiffen, sowie an und von einem an irgend einer Wasserstrasse befindlichen Etablissement wären die üblichen schmalen Canalboote zu verwenden, und diese in eigens für diesen Zweck projectirten Uebertragungsschleusen auf dort befindliche Waggons (bogie waggons) von entsprechender Länge zu verladen, welche dann aus der Schleuse gezogen, in Trains zusammengestellt und mit Locomotiven, deren Fahrgeschwindigkeit jene einer gewöhnlichen Lastzugsmaschine zu sein sein hätte, weiter befördert werden. Sollten die Güter für ein abseits an einem anderen Canale liegendes Etablissement bestimmt sein, so könnten die auf den Waggons ruhenden Boote in einer der erwähnten ähnlichen Schleusen wieder flottgemacht und so ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden.

Die Kosten für die Umänderung eines solchen Canals dürften einschliesslich des Betriebsmaterials £ 4000 per Meile kaum übersteigen, in welchem Betrage jedoch die eventuelle Erweiterung von Tunnels oder Errichtung von Wasserleitungen, um jenen Etablissements, welche das zu ihrem Betriebe nöthige Wasser bis jetzt aus dem Canale bezogen, dieses auf solche Art wieder zuzuführen, nicht inbegriffen wäre.

Derartige Leitungen könnten im Durchschnitte auf beiläufig £ 900 per Meile zu stehen kommen. Obschon dieses System auf jeden einzelnen Canal sich anwenden liesse, so erschiene doch eine Amalgamirung aller sieben Canäle wünschenswerth, weil dadurch ein 300 Meilen langes System und thatsächlich eine complete und kürzere Verbindungslinie von Westen nach Osten entlang mit den nöthigen Magazinen u. s. w. hergestellt werden könnte. Die Kosten dieser Transformation für 300 Meilen würden sich mit Inbegriff eventueller Wasserleitungen im Ganzen auf £ 1,610.000 stellen, wozu natürlich der gegenwärtige Werth der Canäle geschlagen werden müsste, welcher im Jahre 1888 mit £ 4,889.938 angegeben erscheint, was das erforderliche Gesammtcapital daher auf £ 6,500.000 erhöhte.

Dem gegenwärtigen Stande des Verkehres auf den vorbezogenen Canälen nach würde, selbst wenn die Frachtsätze um 10 Percent unter das bewilligte Maximum herabgesetzt würden, noch immer auf eine Dividende von $5^1/_2$ Percent zu rechnen sein. Schliesslich wies man auf all die Vortheile hin, welche durch Annahme und Ausführung dieses Vorschlages sich ergeben müssten, nämlich: Wiederherstellung der früheren Prosperität des Verkehrs auf den in Frage stehenden Canälen, vermehrte Transportmittel für Mineralien und Güter aller Art, weit billigere Frachtraten, die Möglichkeit, die Güter direct von den Schiffen nach jedem beliebigen Platze im Inlande, der mit irgend einem Canale oder einer Eisenbahn in Verbindung steht, zu befördern, das hiebei frei werdende Wasser seinem alten Laufe zuzuführen und so die gegenwärtig so verunreinigten Flüsse zu saniren, den Agriculturproducten der bezüglichen Districte einen raschen und doch billigen Ausweg eröffnen, und, was für den Hafen von Liverpool selbst schwerwiegend ist, die immer mehr wachsende Concurrenz des Manchester-Canals leichter bekämpfen zu können, da man dann die Güter ins Innere des Landes weit billiger zu befördern im Stande wäre, als das mittelst des genannten Schiffahrtscanals möglich ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Uebergang der Oberhessischen Eisenbahnen in die Verwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M.) Mit dem 1. April sind gemäss der zwischen Preussen und Hessen gebildeten Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft die sämmtlichen zu dem Bezirke der Oberhessischen Eisenbahnen gehörenden Bahnstrecken in die Verwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. übergegangen. Mit dem gleichen Tage ist die grossherzogl. Eisenbahn-Direction zu Giessen aus dem Vereine, welchem sie seit dem Jahre 1871 angehörte, ausgeschieden. In Folge dessen wurden die Strecken der Oberhessischen Eisenbahnen: Giessen—Fulda, Giessen—Gelnhausen, Nidda—Schotten, Stockheim—Gedern, Hungen—Laubach und Grünberg—Londorf (233 km) mit dem 1. April den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. zugerechnet.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. April in Anerkennung besonders verdienstlicher Leistungen dem Conducteur der Oesterr. Staatsbahnen Josef Szygowski das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen nachstehend benannte, in den Materialmagazinen in Linz lagernde **Altmaterialien** im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenblech und Siederohrabfälle, Alt-Gusseisen, alte Stahlherze, verbranntes Pausch- und Zerreneisen, Radsterne, alter Stahl von Achsen, Kurbeln, Trag- und Volutfedern und Werkzeugen, Stahl-Tyres mit und ohne Nuth, Boxplatten- und Röhrenkupfer, Kupferbruch, Kupfer-, Messing- und Metallspäne, Bruchzink, Bruchmessing, Gummi-, Hanf-, Leder-, Baumwoll-, Plüsch- und Teppichabfälle und Bruchglas.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Bureau für Zugförderung und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen und sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Anbot auf Altmaterialien" bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz bis längstens **17. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Um 3 Uhr Nachmittags erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind zehn Percent der Kaufsumme als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse in Linz zu erlegen.

Die Preise sind ab Waage loco Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Tage der Offerteröffnung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige die Qualität betreffende Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens über die Annahme des Offertes, effectiv zu beziehen

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 3. Mai 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Liste von Spediteuren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages III zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verband- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt ab 1. Mai 1897 der Nachtrag III zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 Kreuzer ö. W. pro Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungs-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 28. April 1897. [313]

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Abänderung des Einführungstermines.

Der vorbezeichnete Tarif, dessen Einführung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 16. März 1897, Nr. 31, für den 1. Mai 1897 publicirt wurde, wird erst zu einem späteren, noch zu veröffentlichenden Zeitpunkte in Wirksamkeit treten.

Bis dahin bleibt der dermalige Tarif vom 1. März/1. Mai 1892 in Kraft.

Wien, am 30. April 1897. [314]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung für die Station Pilsen-Skodawerke.

Laut der Kundmachungen im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. März 1897, Nr. 37, und vom 13. April 1897, Nr. 43, ist am 1. April 1897 in der Strecke Pilsen—Tuschkau-Kosolup (3 km von Pilsen und 9 km von Tuschkau-Kosolup) die Frachtenstation Pilsen-Skodawerke, und zwar nur für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern der Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Menčik — sämmtlich in Pilsen — eröffnet worden.

Die Berechnung der Transportgebühren im Verkehre mit dieser Station hat bis auf Widerruf, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege auf Grund der in den Tarifen des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes für den Verkehr mit Pilsen (k.k.St.B.) bestehenden directen Frachtsätze zu erfolgen, und zwar:

a) für Sendungen in der Richtung nach oder von Eger ohne Frachtzuschlag;
b) für Sendungen in den anderen Richtungen (gegen Budweis, Dux, Eisenstein, Furth i. W. oder Prag, bezw. umgekehrt) gelangt ausser den betreffenden für die Station Pilsen bestehenden directen Frachtsätzen der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. März 1897, Nr. 37, kundgemachte Frachtzuschlag von 0·3 kr. ö. W. pro 100 kg noch separat zur Einhebung.

Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss eine der vorgenannten Firmen als Absenderin, bezw. Empfängerin erscheinen.

Prag, am 27. April 1897. [315]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr.

Neuer Ausnahmetarif.

Mit 1. Juni 1897 gelangt unter gleichzeitiger Aufhebung des Ausnahmetarifes vom 1. August 1896 für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr, ferner des Ausnahmetarifes vom 1. Jänner 1896 für den Oesterreichischen Kohlenverkehr, sowie des vom 15. März 1894 giltigen Kartirungsfrachtsatzes für mineralische Kohlen etc. von sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres nach der Station Stadlau via Süssenbrunn ein neuer Ausnahmetarif für den in rubro bezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juni 1897 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 29. April 1897. [316]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Nachtrag I zum Ausnahmetarif.

Mit 1. Juni 1897 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 15. October 1896 giltigen Ausnahmetarife für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung, welcher die Einbeziehung der Station Krzeszowice der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie eine Berichtigung des Kilometerzeigers enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 29. April 1897. [317]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenbeförderung mit dem Arbeiterzuge Nr. 952.

Vom 3. Mai 1897 angefangen werden mit dem Arbeiterzuge Nr. 952 an allen Werktagen der Woche auch andere Reisende von Sokolnitz, Chirlitz-Turas und Nennowitz nach Brünn gegen Lösung von normalen Zonen-Fahrkarten in Wagen III. Classe befördert werden.

Die Abfahrt des Arbeiterzuges Nr. 952 erfolgt von Sokolnitz um 4 U. 39 M. Früh, von Chirlitz-Turas um 5 U. 8 M. Früh, von Nennowitz H. um 5 U. 20 M. Früh und die Ankunft in Brünn um 5 U. 35 M. Früh.

Näheres ist aus der bezüglichen Kundmachung zu entnehmen.

Wien, am 1. Mai 1897. [318]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtermässigung für Seife der Position S-40 der allgemeinen Güterclassification in einigen Relationen.

Die im Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 unter Post Nr. 683 bis 690, bezw. die im Nachtrage IV/A zum Gebührentarife (Theil II) der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn vom 1. August 1883 unter Post Nr. 70 und 71 enthaltenen Frachtsätze für Seife, gemeine, nicht parfumirte Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt (Pos. S-39 der Güterclassification) gelten unter den gleichen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 auch für Seife der Position S-40 der Güterclassification.

Wien, am 30. April 1897. [319]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband. (Nachtrag I.) Mit dem 1. April 1897 ist zum Nordostdeutsch-Sächsischen Gütertarif der Nachtrag I in Kraft getreten.

Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifes einzeln veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Czarnikau, Filehne Südbhf., Güldenau, Hallberg, Krutsch, Lubasch, Ritschenwalde, Rosko, Waldowshof, Werdum des Directionsbezirkes Bromberg, Bartin, Bublitz, Danzig Hauptbahnhof, Grünewald, Wossarken, Zechendorf des Directionsbezirkes Danzig, Jorksdorf, Kuddern, Steffenswalde, Stoosznen des Directionsbezirkes Königsberg i. Pr. und Königsbrück der Sächsischen Staatsbahnen, sowie ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für Station Dratzigmühle des Directionsbezirkes Bromberg;

b) neue Ausnahmefrachtsätze für Rübenerde zum Düngen und für Stein- und Braunkohlen;

c) Erweiterung des Rohstofftarifes;

d) Ermässigung einzelner östlicher Schnitt-Ausnahmefrachtsätze für Holz und Getreide;

e) anderweitige ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Flachs, sowie anderweitige, theils ermässigte, theils erhöhte Ausnahmefrachtsätze für Hanf.

f) Berichtigungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Czarnikau sind erst giltig vom 10. April 1897, diejenigen für Königsbrück vom Tage der Eröffnung des vollspurigen Betriebes auf der Linie Klotzsche—Königsbrück. Die Erhöhungen der Hanf-Ausnahmesätze und die in Folge der Berichtigungen vereinzelt eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. Juni 1897 giltig.

Abzüge des Nachtrages sind durch Vermittlung der Fahrkarten-Ausgabestellen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen, auch geben über die Höhe der Frachtsätze die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die Frachtsätze des Theiles III vom 1. December 1885 für den Verkehr zwischen Chemnitz, Frankenberg und Tetschen einerseits und Paris andererseits treten am 15. Mai 1897 ausser Kraft. Mit dem gleichen Tage wird der Frachtsatz für Hohlglastransporte von Tetschen nach Paris = 57·20 Francs pro Tonne aufgehoben.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Aufhebung der Einhebung der Provision der Zollagenturen.) Das russische Finanzministerium hat verfügt, dass die bei der zollamtlichen Abfertigung der Güter durch die Zollagenturen der russischen Eisenbahnen bis jetzt zur Einziehung gekommene Provision für baare Auslagen in Zukunft nicht mehr zu erheben ist. Der Abschnitt V (Provision für baare Auslagen) auf Seite 2 der zum Theil I des Deutsch-Russischen Gütertarifes gehörigen Anlage 5 wurde daher mit Geltung vom 6. April 1897 aufgehoben und ist zu streichen.

Deutsch-Alexandrowoer Tarif, Deutsch-Sosnowicer Grenztarif. (Neue Anhänge.) Mit Giltigkeit vom 20. März a. St./1. April n. St. 1897 gelangten je ein neuer Anhang zum Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Sosnowicer Grenztarif zur Einführung. Dieselben enthalten die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaks — mit Ausnahme von Gascoaks — Steinkohlencoaksasche, sowie Steinkohlenbriquetts von Stationen der Directionsbezirke Kattowitz (oberschlesischer Kohlenbezirk) und Breslau (niederschlesischer Kohlenbezirk) nach Alexandrowo loco und transito, Station der Warschau-Wiener Eisenbau, und nach Sosnowice loco und transito, Station der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowoer Eisenbahn.

Soweit durch den neuen Anhang zum Deutsch-Sosnowicer Grenztarife in einzelnen Fällen geringfügige Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 3./15. Mai a. St./n.St. 1897 in Kraft.

Durch diese neuen Tarife werden der Anhang zum Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif vom 20. August a. St./1. September n. St. 1896 und der Anhang zum Deutsch-Sosnowicer Grenztarif vom 3. August a. St./15. August n. St. 1896 aufgehoben.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Sächs. Staatseisenbahnen und nach Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. (Neuer Ausnahmetarif.) Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlencoaks (mit Ausnahme von Gascoaks), Steinkohlencoaksasche, sowie Steinkohlenbriquetts im vorgenannten Verkehr tritt unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Tarifes vom 20. März 1889 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Der Frachtberechnung nach dem neuen Tarife, welcher durchweg ermässigte Frachtsätze enthält, wird fortan mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Massgabe zugrunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewichte mit mehr als 10, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Stellt sich indes das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht auf Grund des Ausnahmetarifes für dieses Gewicht berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirklich verladene Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.

Soweit sich bei Anwendung des neuen Tarifes eine höhere Fracht ergibt als unter Zugrundelegung der Sätze und Bestimmungen des bisherigen Ausnahmetarifes, kommt letzterer noch bis Ende Mai 1897 zur Anwendung.

Druckabzüge des neuen Tarifes können von den betheiligten Dienststellen zum Preise von 25 Pfg. für ein Stück bezogen werden.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verbands - Güterverkehr. (Ausnahmetarif 2.) Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) traten mit Giltigkeit vom 1. April folgende Ergänzungen in Kraft:

a) Unter Ziffer 3 hinter „Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet" und unter Ziffer 4 hinter „Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung" ist hinzuzufügen „auch gemahlen".

b) Als neue Positionen treten hinzu:

5. Brennstoffe des Specialtarifes III folgende:

a) Gaskoks, wenn von Ganstalten versandt (wegen Braunkohlen, Briquetts u. s. w. siehe den Ausnahmetarif 6b),

b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbriquetts, unverpackt (Holzkohlenbriquetts, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, gehören zu den Gütern des Specialtarifs II);

c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.

6. Holz, wie im Specialtarif III genannt.

Die Positionen 5 und 6 finden auf den Verkehr mit den Binnenstationen der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn keine Anwendung. Im Verkehr mit den Stationen der Stargard-Küstriner Eisenbahn und den Binnenstationen der Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn gilt die Position 6 nur für die nachbenannten Artikel:

Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang; Stockholz (Wurzel-, Stucken-, Stubbenholz).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Tarifirung von Gascoaks.) Seit 1. April wird Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt, zu den Frachtsätzen und Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 7 für Düngemittel (enthalten im Nachtrag II vom 1. Juni 1894) befördert.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
971	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 2 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina Tarif Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896	oder nach Cosel Oderhafen	oder von einer in den Schnitttafeln I a, II a, und III a enthaltenen österr. Stationen im Tarifheft Theil II, Heft 2 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896	der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 2 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896 giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Schnitttafel Ib

Ausnahmetarif A

Vom Schnittpunkte bis	Im Verkehre von: Friedrichshütte, Jelesnia, Lachowice, Milowka, Raycza, Sól, Węgierska-Gorka, Zwardon k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Andrychau, Bielitz, Ernsdorf, Kenty, Kozy, Lodygowice, Saybusch-Zablocie, Skotschau, Wadowice der k. k. priv. Kaiser Ferdindands-Nordbahn	Krzeszowice, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	den übrigen österreichischen Stationen
	für 100 Kilogramm in Pfennigen		
Cosel Oderhafen	38	30	29

Schnitttafel IIb

Ausnahmetarif

Abtheilung α

Im Verkehre von:
- (I) Friedrichshütte, Jelesnia, Lachowice, Milowka, Raycza, Sól, Sucha, Węgierska-Gorka, Zwardon der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Andrychau, Bielitz, Ernsdorf, Kenty, Kleczagorna, Kozy, Lodygowice, Saybusch-Zablocie, Skotschau und Wadowice der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
- (II) Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
- (III) den übrigen österreichischen Stationen

Vom Schnittpunkte bis	(I) B	(I) C	(I) D	(I) E	(II) B	(II) C	(II) D	(II) E	(III) B	(III) C	(III) D	(III) E
	Für 100 Kilogramm in Pfennigen											
Cosel Oderhafen	32	32	—	32	27	27	—	27	23	23	—	23

Schnitttafel IIIb

Abtheilung β

Im Verkehre von:
- (I) Friedrichshütte, Jelesnia, Milowka, Raycza, Sól, Węgierska-Gorka, Zwardon der k. k. Oesterr. Staatsbahnen
- (II) sämmtlichen übrigen österreichischen Stationen

Ausnahmetarif

Vom Schnittpunkte bis	(I) B	(I) C	(I) D	(I) E	(II) B, C	(II) D	(II) E
	Für 100 Kilogramm in Pfennigen						
Cosel Oderhafen	49	48	—	49	28	—	28

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)										
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
972	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar: Eilgüter gewöhnliche	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	a) Sternberg b) Prossnitz c) Olmütz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtbriefen als Versender und Empfänger	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Verschieden	kr. a) 275·6 b) 269·6 c) 258·8	Verschieden	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			Eilgüter ermässigte							a) 125·3 b) 122·6 c) 117·7				
			Eilgüter besonders ermässigte							a) 124·0 b) 121·3 c) 116·4				
			Frachtgüter der Güterclassen laut Tarif-Theil I: Classe I							a) 133·6 b) 130·7 c) 125·4				
			Classe II							a) 102·6 b) 100·4 a) 96·4				
			Classe A							a) 67·6 b) 66·1 c) 63·6				
			Classe B							a) 48·4 b) 47·4 c) 45·6				
			Classe C							a) 31·8 b) 31·2 c) 30·0				
			Specialtarif 1							a) 50·4 b) 49·3 c) 47·5				
			der Sperrigkeitsclasse							a) 182·6 b) 178·7 c) 175·5				
973	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält aus Pos. 6–13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Strecken Lemberg—Podwołoczyska, Krasne—Brody, Lemberg—Halicz—Itzkany, Stryj—Stanislau—Husiatyn und Czernowitz—Nowosielitza	Komotau loco Saaz loco Gaya loco	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarifheft 4 des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Verschieden	14 Kreuzer 28 Heller 15 Kreuzer 30 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien bis spätestens Ende März 1898 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Gaya, Komotau oder Saaz zur Verarbeitung gebracht werden, und hat die Fabrik auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Erbsen thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihrem Etablissement bezogen wurden. — Die im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1896 unter fortlaufender Nummer 2864 verlautbarte Frachtbegünstigung wird hiedurch aufgehoben, bezw. ersetzt

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der von den Sätzen des Tarifheftes 4 für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband zugestandenen vorangeführten Frachtnachlässe billiger stellen als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenztarifes, gelangt ebenfalls erstere Rechnungsweise zur Anwendung.

1 Fortlaufende Nummer	2 Die Publication erfolgt: von der	3 und im Namen der	4 Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5 nach	6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7 und gilt in der Zeit	8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	12 Art der Durchführung	13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	14 Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
974	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen und Eisenwaaren der Position E-6 und 7	Prag (St.E.G.)	Nimburg (St. E. G.)	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1897	Localtarif der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894	27·6	19·3	8·3	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zum Baue eines neuen Bräuhauses in Nimburg bestimmt sind
			Maschinentheile und zerlegte Maschinen von Eisen und Stahl der Position E-7	Adamsthal (St.E.G.)					84·5	59·2	25·3			
			Bauholz der Position H-19	Přelouč (St.E.G.)		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 Kilogr. pro Frachtbrief und Wagen			26·6	18·6	8·0			
				Zwittau (St.E.G.)					48·4	33·9	14·5			
			Mauer- und Dachziegel der Position Z-1	Kolin (St.E.G.)		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			18·8	10·0	8·8			
			Kalk, gebrannt	Hrabovka transit		Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	17·5	12·6	4·9	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende December 1897	
									Heller	Heller	Heller			
975	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, auch Candiszucker (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Grussbach-Schönau St.E.G.	Pozsony	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893	130	110	20	Im Kartirungswege		
					Budapest-nyugoti palyaudvar, Lipótváros, Angyalföld, Józsefváros, dunaparti teherpályaudvar, fövarosi közraktárak, Kelenföld, Südbahn loco und Ó-Buda filatorigát				306	210	96			
976	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z-1 der allgemeinen Güterclassification	Hainburg (Bahnhof)	Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	24·3 kr.	15·0 kr.	9·3 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
977	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	Pecek	Kolin (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	7·7 Kreuzer	6·7 Kreuzer	1 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen
				oder vice versa										
									Heller					
									ad a) / b)	ad a) / b)	ad a) / b)			
978	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Bier	Humpoletz	Deutschbrod loco und trs.	a) Bei Aufgabe als Stückgut. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarife und Tarife für den directen Frachtgüterverkehr zwischen Humpoletz der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz einerseits und Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. andererseits vom 1. April 1895	60 / 54	42 / 36	18 / 18	Im Kartirungswege		
					Swětla				70 / 60	52 / 42	18 / 18			
					Iglau Oe.N.W.B.				80 / 70	62 / 52	18 / 18			
					Znaim Oe.N.W.B.				180 / 161	166 / 147·2	14 / 13·8			
					Wien Oe.N.W.B.				266 / 222	252 / 212	14 / 10			
			Leere tourgehende Bierfässer in beliebigen Quantitäten	Deutschbrod loco und trs.	Humpoletz				54	36	18			
				Swětla					Bestehen keine directen Frachtsätze	42	Verschieden			
				Iglau Oe.N.W.B.						52				
				Znaim Oe.N.W.B.						94				
				Wien Oe.N.W.B.						134				
979	Buschtěhrader Eisenbahn		Hopfenstangen	Franzensbad B.E.B. trs. (für Sendungen von Brambach)	Saaz B.E.B. trs. (für Sendungen nach Kriegern)	1. Aufgabe als Frachtgut von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Die Sendungen müssen in Brambach mit directen Frachtbriefen nach Kriegern aufgegeben und am Frachtbriefe zur Abfertigung von Bahn zu Bahn über Franzensbad-Saaz vorgeschrieben sein	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juli 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	30·7 kr. ö. W.	22·7 kr. ö. W.	8·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

980 — Buschtěhrader Eisenbahn

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1897, gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zum Baue einer Flachsbereitungsanstalt in Krima dienenden Baumaterialien und maschinellen Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Krima-Neudorf bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. bei Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Die Vorlage der im Punkte 8 des Ausnahmetarifes bezeichneten Frachtdocumente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, ist bis längstens Ende October 1897 zu bewirken.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
981	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Galizisches Rohöl, Blau- und Grünöl und schwere Benzinrückstände	Dzieditz Trzebinia	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 10. Mai 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	100 104 kr. pro 100 kg incl. Manip.-Gb. und ungarischer Transportsteuer		Im Kartirungswege		
			Rohpetroleum	Triest S.B. und Fiume	Dzieditz Trzebinia					100 104				

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
32	Nr. 17 vom 11. Februar 1897	531	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Galizisches Rohöl, Blau- und Grünöl und schwere Benzinrückstände in Reservoirwagen	Mähr.-Ostrau	Triest S.B. und Fiume	Es ist nachzutragen in der Rubrik: 4 nach „Reservoirwagen“: „oder in Fässern“ 6 nach „zu besorgen“: „Das Auf- und Abladen der in Fässern zur Verfrachtung gelangenden Sendungen obliegt den Parteien“. Diese Abänderung, bezw. Ergänzung hat vom dritten Tage ihrer Verlautbarung Geltung	
33	Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	169	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Hornvieh	Stationen der Strecken: Hliboka excl. - Berhometh a. S. u. Karapcziu — Czudin	Hliboka	Mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897, ist in der 6. Rubrik, viertletzte Zeile, zwischen „mindestens“ und „Wagenladungen“ die Zahl „36“ auf „32“ abzuändern	
						Stationen der Strecken: St nislau excl.— Suczawa und Stanislau excl.— Husiatyn	Stanislau		
						Stanislau	Lemberg		
						Lemberg	Jaroslau		

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. **Wien, 6. Mai 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, der Finanzen, des Handels und der Eisenbahnen vom 22. April 1897,*) betreffend die Einbeziehung des k. k. Nebenzollamtes in Mittelwalde unter die im Anhange zu der Verordnung vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, bezeichneten Zoll- (Eingangs-) Aemter.

Im Nachhange zu der Verordnung der Ministerien des Ackerbaues, des Innern, des Handels und der Finanzen vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, betreffend die im Verkehre mit dem Auslande zu beobachtenden Vorsichten wegen Hintanhaltung der Einschleppung der Reblaus (Phylloxera vastatrix), wird unter die im Anhange zu der eben bezogenen Verordnung, Anmerkung a., angeführten Zollämter auch das k. k. Nebenzollamt Mittelwalde einbezogen.

Ledebur m. p. **Badeni** m. p. **Biliński** m. p.
Glanz m. p. **Guttenberg** m. p.

*) Enthalten in dem am 1. Mai 1897 ausgegebenen XXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 100.

Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehre.

Bei der am 29. April im Eisenbahnministerium abgehaltenen Conferenz wurde Seitens der sämmtlichen vertretenen Privatbahn-Verwaltungen die Bereitwilligkeit erklärt, auf die im Circularerlasse des Eisenbahnministers kundgegebenen Intentionen hinsichtlich der einzuführenden Sonntagsruhe unter gewissen, durch die Bedürfnisse der einzelnen Bahnen bedingten Voraussetzungen einzugehen. Insbesondere wurde eine successive Einführung der geplanten Massregel in der Art befürwortet, dass zunächst nur gewisse Zugsgattungen an Sonntagen zur Einstellung gelangen. Für die Zeit des starken Verkehres (September bis Ende Februar) hätte die Einschränkung des Verkehres überhaupt zu entfallen. Der Einführungstermin wäre im ersten Jahre (1898) mit dem 1. Mai festzusetzen. Es wurde betont, dass der Umfang der durchzuführenden Massregel erst auf Grund entsprechender Vereinbarungen mit Ungarn und den Nachbarstaaten festgestellt werden kann. Mindestens müsste an den Grenzstationen die Zufuhr von Gütern Seitens der ausländischen Nachbarbahnen im Vereinbarungswege eingeschränkt werden. Die Zulassung von Ausnahmen in einzelnen Fällen müsste den Bahnverwaltungen unter gleichzeitiger Anzeige an das Eisenbahnministerium überlassen werden. Bezüglich der Feiertage wurde der Wunsch ausgedrückt, nur die beiden Weihnachtsfeiertage, sowie die beiden Feiertage zu Ostern und Pfingsten beizubehalten.

Seitens der Vertreter des Eisenbahnministeriums wurde die eingehende Erwägung und thunlichste Berücksichtigung der vorgebrachten Wünsche zugesagt und die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes für das allseitige Entgegenkommen geschlossen.

Die Beschlüsse des internationalen Eisenbahncongresses
zu London im Jahre 1895.

(Fortsetzung. Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 51.)

2. Die von den Fahrbetriebsmitteln abhängigen vorgeschriebenen beweglichen Belastungen haben einen grösseren Einfluss bei Brücken von kleiner Stützweite, woselbst dieselben die Einwirkung der todten Last und des Winddruckes durchaus übertreffen.

Das Umgekehrte findet bei Brücken mit grösserer Stützweite statt, und wenn diese bis auf 100 *m* wächst, sicherlich wenn dieselbe 120 *m* übersteigt, eo sind es diese letzteren Einwirkungen, welche die Festigkeitsberechnungen am meisten beeinflussen und bei aussergewöhnlichen Stützweiten denselben oft einen unerwarteten Charakter verleihen. Bei den grossen Oeffnungen der Brücke über den Forth mit 521 *m* Stützweite z. B. beträgt, laut Mittheilung der berühmten Ingenieure Sir John Fowler und Sir Benjamin Baker, welche die Pläne zu diesem Werke entworfen haben, die Last von zwei schweren Zügen nur fünf Percent des Eigengewichtes der Brücke.

2te Section.

V. Kessel, Feuerbüchsen und Feuerrohre der Locomotiven.

Berichterstatter: E. Sauvage,*) Ing. des Mines, Ingénieur en chef adjoint du matériel et de la traction aux chemins de fer de l'Ouest.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Die zu dieser Frage entwickelte Discussion betraf: *A* die Kessel aus Flusseisenblechen, *B* die Feuerrohre, *C* die Reinigung des Speisewassers, *D* die Dampferzeugung. Die ziemlich umfangreichen nachstehenden Beschlüsse, zu welchen man sich einigen konnte, entsprechen den aus Amerika sowohl als auch aus Europa erhaltenen neuesten Mittheilungen. Hierunter verdienen die flusseisernen Feuerbüchsen und die Feuerrohre mit Rippen besonders erwähnt zu werden; die

---

*) *E. Sauvage. Bulletin September 1894 und März 1895; ferner Sep.-Abdr. 1, 1 bis der franz. und Nr. 1 der engl. Auflage.* Der Bericht bringt zunächst eine allerdings nicht ganz erschöpfende Zusammenstellung der auf die Frage V bezüglichen Literatur und geht sodann in der Reihenfolge, welche auch in den Beschlüssen beibehalten worden ist, auf die einzelnen Fragen ein. Zu lit. A sind Skizzen von 24 Locomotivkesseln verschiedener Bahnen, einige mit Constructionsdetails, beigefügt. Aus einer Zusammenstellung der Uebernahmsbedingnisse für Kesselbleche von 17 Bahnen geht hervor, dass man in Oesterreich allein an Stelle der Dehnung mitunter die Contraction der Probestäbe an der Bruchstelle angibt. Die Art, in welcher die Materialproben von den verschiedenen Bahnverwaltungen vorgenommen werden, bietet manches Interessante; ebenso die Angabe der Proben mit Heizrohren und die Art, in welcher diese Rohre jetzt fabricirt und in die Rohrwände eingedichtet werden. Der letztere Process ist durch eine Anzahl von Skizzen erläutert. Den Ausführungen über Funkenfänger und über Blasrohre sind ebenfalls sehr klare Skizzen beigegeben. Die Schlüsse, zu denen der Berichterstatter gelangt, sind im Wesentlichen in den Beschlüssen des Congresses aufgenommen.

M. Hodeige. Form E. Franz. Scp.-Abdr. 34. Les Foyers des locomotives. Die von 47 Bahnverwaltungen, welche zusammen ein Netz von 100.114 *km* betreiben, beantworteten Fragen sind in übersichtlichen Tabellen und Zusammenstellungen aufgenommen. Man findet in denselben: 1. Daten über die Construction der Feuerbüchsen und daran anschliessend die Uebernahmsbedingnisse der verschiedenen Bahnverwaltungen für Feuerbüchsmaterialien; 2. Daten über das Verhalten von Feuerbüchsen im Dienste, welchen zu entnehmen ist, an welchen Stellen zumeist Abzehrungen und Risse auftreten, sowie Daten über die mittlere Dauer der einzelnen Theile der Feuerbüchsen; 3. eine Zusammenstellung der Methoden, nach welchen die verschiedenen Bahnverwaltungen die Rostfläche in Bezug auf die Leistung der Locomotive berechnen, Angaben über die Art der verwendeten Brennmaterialien, ihren Heizwerth und ihre Rückstände, über das Verhältniss der freien zur gesammten Rostfläche, über die Grösse der directen Heizfläche, über Vorkehrungen zur Verbesserung der Verbrennung etc. Diesem Capitel ist eine reichhaltige Sammlung von erläuternden Skizzen angeschlossen; 4. über die Erhaltungskosten von Feuerbüchsen; 5. über Versuche, welche die verschiedenen Bahnverwaltungen behufs besserer Ausnützung des Brennmaterials und Schonung der Feuerbüchsen unternommen haben, und endlich 6. Mittheilungen einiger Bahnverwaltungen über sonstige Versuche uud Beobachtungen.

Aus dem gesammten reichhaltigen Materiale folgert der Berichterstatter mehrfache, durch statistische Zusammenstellungen erläuterte Conclusionen.

M. Belleroche. Form F. Franz. Sep.-Abdr. 35. Les Chaudières des locomotives. Der nur auf die Verwendung von Flusseisenmaterial besonders bezugnehmende Bericht enthält die Antworten von 19 Bahnen auf 27 (in vier Gruppen getheilte) Fragen über: 1. Versuche mit Constructionsmaterialien für Locomotivkessel; 2. Materialproben für die Uebernahme; 3. Bearbeitung der Materialien und Fabrikation der Kessel; 4. Construction der Kessel und Resultat von Versuchen. Diese Fragen sind Seitens der Verwaltungen nicht genügend beantwortet worden. Besonderes Interesse bieten die Angaben der Oesterr. Nordwestbahn, der Paris-Orélans-Bahn und der Französischen Ostbahn, welch letztere zur Fragengruppe 4 ihre Instructionen für die Reinigung der Locomotivkessel anschliessen, die Dosirung und Verwendung ihres Desincrustationsmittels angeben und sehr umfangreiche tabellarische Zusammenstellungen beibringen.

letzteren können auch auf bestehenden Kesseln angebracht werden, in welchem Falle eine erhöhte Leistungsfähigkeit in der Dampferzeugung herbeigeführt wird. Nach den durch die Verwaltungen der Bahnen Great Eastern R. W. in England und Nord, Est, Paris-Lyon, Ouest in Frankreich gemachten Versuchen haben sich diese Rohre bewährt.

Beschlüsse.

A. 1. Die Verwendung von weichem Flusseisen für Locomotiv-Kesselbleche ist heute allgemein verbreitet, was seinen Grund vorzüglich darin hat, dass die Bleche aus Flusseisen homogener sind, als die aus Schweisseisen. Besonders die gebördelten Theile sind in Flusseisen leichter auszuarbeiten als in Schweisseisen.

2. Das für Kesselbleche verwendete Flusseisen ist sehr weich, homogen und nicht härtbar und ist durch eine Zugfestigkeit von höchstens 45 *kg* (am besten 40 bis 45 *kg*) pro mm^2 gekennzeichnet. Das Flusseisen für diese Bleche wird im Flammofen hergestellt; phosphorhältiges Roheisen wird zu ihrer Erzeugung kaum angewendet. Diese Beschränkungen gelten, wohlgemerkt, nicht für die neuen Legirungen, welche man zu versuchen beginnt.

3. Die Verwendung von Flusseisen an Stelle von Schweisseisen gestattet es zuweilen, die Kessel mit etwas höherem Dampfdruck zu beanspruchen, ohne die Blechstärken zu vergrössern.

4. Das Bearbeiten von Flusseisenblechen erheischt keine aussergewöhnlichen Vorsichtsmassregeln; sie vertragen örtliche Erhitzungen insbesondere für das Ausarbeiten der Ecken. Eine gute Vorsichtsmassregel betrifft das Ausglühen der bereits gebogenen und gerichteten Bleche bevor sie genietet werden; dieselbe ist aber nicht unerlässlich, wenn man aus langer Erfahrung die gleichmässige Qualität der verwendeten Bleche und die zuverlässige Arbeit der Kesselschmiede kennt.

5. Feuerbüchsen aus Flusseisen werden in Europa immer noch wenig verwendet. Die wenigen Versuche, welche damit gemacht worden sind, haben einen ökonomischen Vortheil den Kupferbüchsen gegenüber nicht erwiesen, wenigstens nicht bei den in Europa gangbaren Flusseisensorten. Dies bezieht sich aber nicht auf die kleinen, zu leichtem Dienste benützten Verschublocomotiven, bei welchen Feuerbüchsen aus Flusseisen mit Vortheil verwendet werden können.

B. 6. Feuerrohre aus Schweiss- oder Flusseisen finden immer ausgebreitetere Verwendung. Sie können bei entsprechend guter Qualität des Speisewassers ohne Unzukömmlichkeit die messingenen ersetzen und sind bedeutend billiger als diese.

7. Bei Kupferfeuerbüchsen und bei guter Qualität des Schweiss- oder Flusseisens der Feuerrohre kann man, wenn die Natur des Speisewassers es erlaubt, von der Anlöthung von Kupferstutzen absehen.

8. Die Rohre werden in den schwach conischen oder auch cylindrischen Rohrwandlöchern mittelst eines Dudgeon-Dornes aufgerollt.

9. Das Aufbördeln der Rohrenden über die Rohrwand ist nicht unerlässlich.

10. In vielen Fällen sind Rohrringe (Brandringe) nur am Feuerbüchsende und das auch nur dann nöthig, wenn es sich um eine Verdichtung gegen Rohrrinnen handelt. Bei eisernen Feuerbüchsen empfiehlt es sich besser, zwischen Rohrwandloch und Feuerrohr einen äusseren Kupferring einzulegen.

11. Im Allgemeinen ist das Rohrrinnen hauptsächlich durch eine sorgsame Behandlung der Maschine zu vermeiden. Man kann sagen, dass eine Locomotive, deren Feuerrohre in der gewöhnlichen Weise richtig eingezogen sind, keine Schwierigkeiten machen wird, wenn man regelmässig feuert, ohne dass hiebei zu viel kalte Luft eindringt, und wenn man den Kessel entsprechend auskühlen lässt, bevor man ihn entleert oder gar mit kaltem Wasser auswäscht. Es ist schlecht, wenn man das Feuer vom Roste zieht, bevor die Locomotive ins Heizhaus fährt, denn der Auspuff beim Fahren zieht grosse Mengen kalter Luft durch die Feuerbüchse und die Feuerrohre. Das Auswaschen mit heissem Wasser scheint empfehlenswerth.

C. 12. Die Verwendung von Mitteln gegen Kesselstein kann von Nutzen sein, um das Anlegen von Krusten zu verhindern; aber ihre Gattung und Zusammensetzung muss sich nach den localen Verhältnissen richten.

13. Die Reinigung von Speisewässern, welche reich an kohlensaurem und seleniumsaurem Kalk sind, ist sehr nützlich. Dieselbe erfordert zwar theuere Einrichtungen, deren Kosten aber zumeist durch die Ersparnisse an Brennmaterial, Reinigung und Erhaltung der Maschinen hereingebracht werden.

D. 14. Die für die Dampferzeugung in der Regel günstigste Länge der Feuerrohre übersteigt nicht 4 bis 4·5 *m*.

15. Der für den Durchgang der Heizgasse offene Querschnitt soll so gross als möglich sein, was die Weglassung von Rohrringen (Brandringen) rechtfertigt. Die Rohre sollen nicht zu knapp an einander gelegen und ihr Durchmesser nicht zu klein sein. Es empfiehlt sich, so viel als möglich den Durchmesser mit 40—50 *mm* und den Abstand der Rohrwandlöcher von einander mit nicht weniger als 15—18 *mm* zu bemessen.

16. Gerippte Feuerrohre werden mit einem äusseren Durchmesser von 60—70 *mm* für Locomotiven mit kurzen Rohrlängen empfohlen. Es mag vortheilhaft gefunden werden, dieselben an Stelle von gewöhnlichen Rohren von 50 *mm* Durchmesser zu verwenden, indem man die Rippen entsprechend verkleinert.

17. Ein Unterschied der Effecte bei Anordnung der Feuerrohre in verticalen oder schiefen Reihen ist kaum gefunden worden.

18. Die Gattung des Materials der Feuerrohre ist ohne Einfluss auf die Dampferzeugung.

19. Die verlängerten Rauchkasten amerikanischer Type, welche von vielen europäischen Bahnverwaltungen versucht worden sind, scheinen nicht minder günstige Resultate zu liefern als die Rauchkasten mittlerer Grösse. Sie haben den Vortheil, eine grössere Menge Asche des Funkenfluges aufzuhalten.

20. Es kann für keine der verschiedene Formen des Rauchfanges der ausgesprochene Vorrang behauptet werden. Die schwach conische, gegen oben erweiterte Form ist im Allgemeinen bevorzugt. Es ist gut, den Rauchfang conisch in den Rauchkasten hinein fortzusetzen, jedoch darf in diesem Falle die Mündung des Blasrohres kaum höher liegen als die oberste Reihe der Feuerrohre.

21. Keiner der Funkenfänger kann als ganz befriedigend bezeichnet werden. Sie hindern alle mehr oder weniger den Zug, ohne vollkommen sicher zu sein. Das gewöhnliche Funkensieb genügt meistens.

22. Unter den verschiedenen Systemen des Blasrohres scheint jenes mit ringförmiger Oeffnung ein wenig besser zu entsprechen als die übrigen. Die Lage des Blasrohres zum Rauchfange muss mit der grössten Sorgfalt festgesetzt werden.

23. Ueber die Brauchbarkeit des Blasrohres mit veränderlicher Oeffnung, die von vielen Bedingungen abhängt, sind die Meinungen sehr getheilt. Die einfache Vorrichtung mit beweglichen Klappen genügt meistens.

24. Die Geschwindigkeit hat keinen merkbaren Einfluss auf die Dampferzeugung; mit anderen Worten: bei gleichen Gewichten von in der Secunde ausgeblasenem Dampfe und bei gleicher Spannung in den Cylindern bei Beginn der Vorausströmung ist die mehr oder minder grosse Frequenz der Auspuffschläge ohne Bedeutung. Diese Thatsache erhellt aus dem Verhalten der Verbundlocomotiven mit zwei Cylindern.

VI. Eilzugslocomotiven.

Berichterstatter: Aspinall,*) Chief mechanical Engineer, Lancashire and Yorkshire Railway.

Auszug aus dem Sectionsberichte

Der Berichterstatter erklärt sich ausser Stande, eine entsprechend vollständige Uebersicht der vielen von den Bahnverwaltungen ihm gelieferten interessanten Daten über Eilzugslocomotiven in einem mündlichen Vortrage wiederzugeben. Die graphischen Darstellungen, Zeichnungen und numerischen Tabellen des Vorberichtes erfüllen den gedachten Zweck. Die Discussion über diese Frage betraf hauptsächlich die wichtigsten Neuerungen im Maschinenfache, worunter die Eilzugsmaschinen mit zwei unabhängigen Triebachsen oder mit drei gekuppelten Triebachsen, sowie die Verbundlocomotiven mit vielfachen Cylindern zu nennen sind.

*) *J. Aspinall. Bulletin Juni 1895 2. Fasc., ferner Nr. 26 der franz. und Nr. 10 der engl. Sep.-Abdr.* Der mit einer ganz aussergewöhnlichen Reichhaltigkeit an Zeichnungen und Tabellen ausgestattete Bericht umfasst die von 67 Verwaltungen erhaltenen Daten. Der Berichterstatter geht nach einer kurzen Vorrede auf die Besprechung der in den Beschlüssen behandelten Einzelfragen ein, unter welchen die Verwendung des Verbundsystems für Locomotiven am ausführlichsten behandelt ist.

Von einigen neuesten Systemen scheint der Berichterstatter noch keine genügende Kenntniss zu haben. Aeltere Systeme, wie Mallet, Webb, Wordsell, v. Borries, Vauclain etc., sind ausführlich besprochen.

In einer graphischen Tabelle sind von 67 Locomotivtypen verschiedener Länder 18 Daten, darunter: Dienstgewicht, Grösse der Heizfläche, mittlere Geschwindigkeit, Kohlenverbrauch u. dgl., zusammengestellt. Weitere Zusammenstellungen enthalten in 98 Rubriken alle wichtigsten Einzelheiten und Abmessungen dieser Locomotiven tabellarisch angeordnet, sodann Skizzen aller dieser Locomotiven, dann Skizzen der Züge, welche sie normal befördern, mit dem Längenprofile der entsprechenden Strecke und dem Diagramm der Geschwindigkeiten, sowie endlich Pläne oder Abbildungen dieser 67 Locomotivtypen mit einigen Details. Rücksichtlich der Menge der solcherweise wiedergegebenen technischen Daten gehört dieser Bericht zu den hervorragendsten Leistungen des Congresses.

Beschlüsse.

Die Typen der Eilzugslocomotiven können von verschiedenen Gesichtspunkten aus mit einander verglichen werden: die Dampfcylinder sind innen- oder aussenliegend. Der Vordertheil ist von einem Bogie oder einer einzigen Achse getragen; die Triebachsen sind unabhängig von einander oder gekuppelt; das Verbundsystem ist manchmal angewendet; der Schwerpunkt liegt mehr oder minder hoch über den Schienen.

Die innere Lage der Cylinder bedingt eine gekröpfte Achse, deren Dauer im Allgemeinen geringer ist, als die der geraden. Immerhin aber bemerken die Herren Aspinall und Ivatt, dass gewisse statistische Ausweise in dieser Hinsicht zu irrigen Anschauungen führen, indem sie nur die Laufdauer der im Dienste gebrochenen gekröpften Achsen, nicht aber diejenige der Achsen mit der grössten kilometrischen Leistung angeben.

Die Verwendung des Bogie ist sowohl in Europa, als auch in Amerika eine häufige und wird von der Mehrzahl der Ingenieure befürwortet.

Immerhin bewähren sich nach Webb die auf der London & North Western Railway laufenden dreicylindrigen Verbundmaschinen, deren Vordertheil auf einer drehbaren Laufachse ruht, ausgezeichnet. Desgleichen hat Baudry auf der Paris-Lyon-Mediterranée-Bahn eine Locomotive mit einer Laufachse an Stelle des Bogies mit Erfolg versucht. Trotzdem ist das Bogie bei den jüngsten Constructionen dieses Netzes angewendet worden. Unter den Eisenbahn-Verwaltungen, welche das Bogie gegenwärtig nicht verwenden, ist die Great Eastern Railway zu nennen.

Das Studium der verschiedenen Constructionen von Bogies wäre interessant; im Allgemeinen besteht die Ansicht, dass eine seitliche Verschiebbarkeit des Bogies vortheilhaft ist; nach den Erfahrungen der Pennsylvania Railroad (Mr. Ely) hätte diese Verschiebbarkeit sich als nicht nothwendig erwiesen und ohne Nachtheil weggelassen werden können. Locomotiven mit einer Triebachse sind besonders in England für sehr schnelle Züge mit wenig Aufenthalten verwendet; aber diese Bedingungen würden einer grösseren Verbreitung dieser Type hinderlich sein.

Meistens sind zwei Achsen gekuppelt; es wird sogar vorgebracht, dass in verschiedenen Ländern, besonders in Russland und Neu-Südwales, in Italien und in den Vereinigten Staaten von Amerika, auch Locomotiven mit drei gekuppelten Achsen für den Eilzugdienst verwendet werden.

Ely bemerkt, dass der wichtigste Punkt für die Frage der Geschwindigkeit die Construction und Einstellung der Dampfschieber betrifft. Es ist selbst bei zweigekuppelten Achsen nicht schwierig, grosse Geschwindigkeiten zu erzielen, aber man erreicht sie nur unter Abnützung des Oberbaues, sowie der Fahrzeuge und unter aussergewöhnlichem Verbrauche von Brennmaterial.

Die Webb-Locomotiven haben zwei nicht gekuppelte Triebachsen. Bei den auf dem europäischen Continente gebauten Verbundmaschinen mit vier Cylindern hat man häufig die Kuppelung der Triebachsen beibehalten, um dadurch eine bessere Ausbalancirung der bewegten Theile und ein leichteres Anfahren zu erzielen.

Die Meinungen über die Zweckmässigkeit des Verbundsystems für Eilzugslocomotiven sind sehr getheilt. Nach der Ansicht mehrerer Ingenieure ist die Complication, welche das Verbundsystem bei Anwendung von mehr als zwei Cylindern mit sich bringt, wenig gerechtfertigt, wenn der Preis des Brennmaterials nicht hoch ist.

Andere Ingenieure, namentlich Baudry (P.L.M.), meinen dagegen, dass der Vorzug dieses Systems besonders darin liegt, dass es die Leistungsfähigkeit der Maschine erhöht. Die Herren Webb (L. & N.W.Ry.) und Frescot drücken die Ansicht aus, dass Eilzugslocomotiven bei Anwendung des Verbundsystems mit drei oder vier Cylindern ruhiger laufen.

Was die Höhenlage des Schwerpunktes anbelangt, so meinen die englischen und amerikanischen Ingenieure (Aspinall, Wordsell und Ely), dass dieselbe nur Vortheile mit sich bringt; auf dem europäischen Continente scheint diese Ansicht weniger zu bestehen; dessen ungeachtet zögern die Ingenieure des Continentes in der Praxis nicht, den Kessel hoch zu legen, wenn es nothwendig ist, und haben keine ungünstigen Erfahrungen damit gemacht.

Nach Mr. Wordsell tragen die Schienen der North Eastern Railway 20 Tonnen per Achse, wenn der Schwerpunkt der Maschine hochliegend und deren Radstand gross genug ist.

Bezüglich der Frage der entlasteten Dampfschieber sind in Europa nur Versuche gemacht worden, aber die versuchsweise Verwendung war eine sehr ausgedehnte. Im Allgemeinen scheinen die Ergebnisse günstig zu sein, aber es ist schwer zu sagen, welche der verschiedenartigen Constructionen die empfehlenswertheste sei. Nach Mr. Ely sind in den Vereinigten Staaten von Amerika entlastete Schieber allgemein verwendet.

Im Allgemeinen hängt die Einwirkung der Locomotiven auf den Oberbau von einer Reihe von Ursachen ab. Von den Anordnungen, welche darauf abzielen, dieselbe zu vermindern,

sind zu nennen: die Verwendung des Bogie, der innenliegenden Cylinder und des Verbundsystems mit vielfachen Cylindern.

In der Plenarsitzung, in welcher diese Beschlüsse angenommen wurden, gaben über Wunsch des Herrn Noblemaire (P.L.M.) die Vertreter von den Gesellschaften, welche Locomotiven mit sechs gekuppelten Rädern verwenden, die Erklärung ab, dass Personenzugslocomotiven dieser Art unter gewöhnlichen Verhältnissen mit 40 *km* pro Stunden laufen, aber auch 70 bis 80 *km* leisten können.

VII. Wagen für Eilzüge.

Berichterstatter: C. A. Park,*) carriage superintendent, London and North Western Railway.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Der Berichterstatter bringt das allgemein bemerkbare Bestreben zur Sprache, grössere und bequemere Wagen zu bauen. Er erläutert die hauptsächlich angenommenen Constructionsarten: als abgetrennte Wagenabtheilungen, amerikanische Wagen ohne Abtheilungen, Gang mit Abtheilungen. Insbesondere für Grossbritannien gibt er einige Details über Schlaf-, Familien- und Restaurationswagen bekannt. Die Bogies mit zwei und drei Achsen sind für durchfahrende Züge vielfach verwendet. Die nachstehenden Conclusionen können weniger als solche, sondern vielmehr als eine Aneinanderreihung der ausgesprochenen Ansichten gelten.

Beschlüsse.

Einige Delegirte, besonders jene aus Russland und England, sind der Meinung, dass man selbst den Reisenden dritter Classe die Möglichkeit, sich des Nachts niederzulegen und die Benützung von Toiletten etc. bieten müsse; sie meinen, dies liesse sich durch unbedeutende Mehrauslagen bewerkstelligen; andere Delegirte sind der Ansicht, dass sich derartige Dispositionen nicht allgemein einführen lassen, ohne die Züge sehr schwer zu machen, was die Zugförderung bedeutend vertheuern würde; man müsse sich deshalb diesbezüglich auf specielle Fälle beschränken. In dieser Frage sind übrigens das Profil der Strecke, sowie die Belastung und Geschwindigkeit der Züge massgebend.

Was die Wagentype im Allgemeinen und besonders die Länge der Wagen anbelangt, fragen einige Delegirte, besonders Boyhos Pascha Nubar (Egypten), ob die Einreihung von langen Wagen in einen Zug, welcher hauptsächlich aus Wagen von gewöhnlicher Länge besteht, nicht etwa Gefahren mit sich bringt, besonders bei plötzlichem Anhalten und bei Unfällen auf der Strecke. Einige Delegirte, besonders Kerbedz, erklären, dass auf den Linien, die sie betreiben, eine derartige Vermengung keine Unzukömmlichkeiten ergeben hat.

Es ist allgemein nicht endgiltig zu entscheiden, ob den Wagen mit Bogies oder den in Europa gebräuchlicheren Typen mit zwei und drei Achsen der Vorzug zu geben sei; für diese Frage sind hauptsächlich die Trassenverhältnisse der Linien, die Besetzung der Züge, die Einrichtung der Stationen und die Erfordernisse des Verkehres, der bewältigt werden muss, von Bedeutung.

Die Versammlung geht hierauf zur Besprechung von Details über. Einige Delegirte (die Herren Kerbedz und Antochine, Russland, Roessing, Holland, Ely, Vereinigte Staaten, Frescot, Italien) bemerken, dass sich die Räder mit hölzernen Scheiben, welche in Grossbritannien sehr viel verwendet werden, auf ihren Linien nicht bewährt haben; dieser Misserfolg scheint seinen Grund in der Trockenheit des Klimas und in der andauernden Einwirkung der Bremsen in den gebirgigen Strecken zu haben. Ely bemerkt, dass abwechselnde Feuchtigkeit und Trockenheit nachtheilig auf ihre Erhaltung einwirkt.

Mehrere Delegirte bemerken, dass der Geschmack des Publicums ein sehr verschiedener ist, indem einige die Coupéwagen, andere die Wagen mit Intercommunication vorziehen. Natürlich

*) *C. A. Park, Bulletin Juni 1895, ferner Nr. 22 der franz. und Nr. 13 der engl. Sep.-Abdr.* Der Bericht enthält eine ausführliche, mit Skizzen erläuterte Beschreibung des im Juli 1893 in Dienst gesetzten schottischen Zuges der London and North Western Railway, dessen Schöpfer der Berichterstatter selbst ist. Daran anschliessend folgen Skizzen und Beschreibungen von anderen neuen Personenwagen dieser Gesellschaft. Die Eilzugswagen anderer Gesellschaften erscheinen, nach Ländern geordnet, weniger ausführlich besprochen, wobei jedoch die charakteristischen Merkmale der unterschiedlichen Wagentypen erwähnt werden. Einige photographische Bilder des Inneren von sechsachsigen Luxuswagen veranschaulichen die dort eingeführten Verbesserungen. Im Anhange folgen die Beantwortungen des Fragebogens über Construction, Ausmasse, Materiale etc. der Eilzugswagen, in einer umfangreichen tabellarischen Anordnung zusammengestellt, welche in 36 Rubriken die von 68 Bahnverwaltungen erhaltenen Daten umfasst.

kann eine solche Vergleichung nur unter der Voraussetzung gemacht werden, dass die Coupéwagen bezüglich der Toiletten dieselben Bequemlichkeiten bieten wie die Intercommunicationswagen.

Wichtig ist es, dem Publicum in Wagen für lange Reisen mit wenig Aufenthalten Toiletten und Water-Closets in genügender Anzahl zur Verfügung zu stellen.

Auf gewissen mit grossen Steigungen und sehr starkem Verkehre behafteten Bahnnetzen kann die aus diesen Verbesserungen entspringende Vermehrung des todten Gewichtes zu ernsten Schwierigkeiten führen.

Zur Frage der Zugsbeheizung finden die Delegirten zu den Ausführungen der vierten Session des Congresses keine wesentlichen Ergänzungen in Erwähnung zu bringen.

Eine Anzahl von Delegirten bemerkt, dass die auf Verwendung von comprimirtem Oelgas beruhende Art der Zugsbeleuchtung bis jetzt die günstigste zu sein scheint.

Andere Delegirte finden, dass die Beleuchtung mit Oel und sogar in einzelnen Fällen mit Kerzen befriedigende Resultate gibt. Die Versuche mit anderen Beleuchtungsarten, und besonders mit elektrischem Lichte sollen fortgesetzt werden.

Bei der Discussion in der Plenarsitzung wird über Begehren der Herren Ludwigh (Ungarn) und Souschinsky (Russland) betont, man begehre in Europa, dass der Reisende im Wagen lesen kann.

Der Präsident bemerkt, dass der Congress jenen Herren, welche für die Beleuchtung mit Kerzen eintreten, die Verantwortung ihrer Meinung überlässt.

VIII. Elektrische Zugförderung.

Berichterstatter: Auvert,*) Ingénieur attaché au service central du matériel au chemin de fer P. L. M.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Der Präsident gibt der Anschauung Ausdruck, dass die Anwendung elektrischer Zugkraft für die weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens von grösster Bedeutung sei und dass es sich empfehlen würde, diesen Gegenstand in Zukunft einer eigenen Section zuzuweisen. Seitens der Section wird beantragt, diese Frage der permanenten Commission zur Vormerkung zu empfehlen.

Der Berichterstatter stellt zwischen dem elektrischen Tramwaybetriebe und jenem für Vollbahnen Vergleiche an und betont, dass bei ersterem die geringe Entfernung der Elektricitäts-Centrale von den Punkten des Kraftconsums und das geringe Gewicht und die grosse Frequenz der Wagen als Vortheile angesehen werden müssen, wogegen es noch nicht gelungen ist, eine für Vollbahnen in jeder Hinsicht taugliche elektrische Locomotive zu construiren.

Der amerikanische Delegirte Mr. J. Henney (New-York, New-Haven and Hartford Railway) bespricht einige diesbezügliche Experimente.

---

*) *Auvert. Der Vorbericht: Bulletin Juni 1895. II. Bd. pg. 2035, ferner Nr. 24 der französ. und Nr. 27 der engl. Sep.-Abdr.*, enthält ein ausführliches Exposé des Berichterstatters nebst drei als Anhang beigegebenen Noten, und zwar der Französ. Westbahn, der Französ. Nordbahn und der Belgischsn Staatsbahnen (Ernest Gerard). Der Berichterstatter bespricht zunächst den elektrischen Tramwaybetrieb, beschreibt die gebräuchlichen ober- und unterirdischen Leitungssysteme und gibt sodann einige Daten über den Accumulatorenbetrieb der Pariser Tramway. Ein weiteres, mit 12 Figuren ausgestattetes Capitel ist der Beschreibung der Tramway-Elektromotoren gewidmet. Bezüglich elektrischer Centralstationen hat sich der Berichterstatter auf wenige allgemeine Angaben beschränkt und lediglich die Accumulatoren-Ladestation der Tramway St.-Denis—Paris und St.-Denis—Neuilly in St.-Denis einer kurzen Beschreibung unterzogen. Die nun folgenden Capitel über den elektrischen Betrieb auf Vollbahnen betreffen theils ausgeführte, in regelmässigem Betriebe stehende Bahnen, theils Tractionsversuche verschiedener Bahngesellschaften. Bezüglich der ersteren bringt der Berichterstatter eine Reihe von Detailangaben über die elektrische Untergrundbahn in London, die Hochbahn in Liverpool und die Bergbahn auf den Mont Salève bei Genf mit Abt'scher Zahnstange. Ferner werden die von den Französischen Nord-, West- und P. L. Mittelmeerbahnen, sowie den Belgischen Staatsbahnen angestellten Versuche beschrieben.

Ueber die mit der elektrischen Locomotive System Heilmann Seitens der Französ. Westbahn angestellten Versuche wird in einer als Anhang beigegebenen, instructiv illustrirten Note der genannten Gesellschaft ausführlich berichtet, und sind die bei den zahlreichen Probefahrten zwischen Havre und Beuzeville, sowie Paris und Mantes aufgenommenen Geschwindigkeitsdiagramme dem Berichte beigegeben. Eine zweite, als Anhang beigegebene Note enthält Detailangaben über die Versuche, welche von der Französ. Nordbahn angestellt wurden. Die Versuchslocomotive entnahm den Strom einer Accumulatorenbatterie von 80 Elementen. Vier gleichzeitig wirkende Dynamos entwickelten 52 Pferdekräfte und entluden die Accumulatorenbatterie, deren Gewicht 19 Tonnen betrug, binnen $6^1/_2$ Stunden. Bremse und Warnungspfeife wurden mit comprimirter Luft getrieben; deren Compression besorgte ein kleiner Elektromotor. Die Versuche der Belgischen Staatsbahnen beziehen sich lediglich auf Motorwagen und Züge geringen Gewichtes, wogegen die P. L. Mittelmeerbahn normale Eilzüge mit 100—120 *km* Geschwindigkeit durch Accumulatoren-Locomotiven zu befördern bestrebt ist. Den Schluss des Berichtes bilden Mittheilungen über amerikanische Locomotiven, von denen die schwerste Type mit 90 Tonnen Gewicht und 13 Tonnen Zugkraft von der Baltimore-Ohio-Bahn in Dienst gestellt wurde.

Clérault berichtet über die Versuche der Heilmann-Gesellschaft auf dem Netze der Französischen Westbahn. Die Heilmann'schen Locomotiven sollen sich durch grosse Stabilität auszeichnen und beim Hinabfahren auf Gefällen sehr geringen Widerstand bieten. Die Tourenzahl des Motors ist von der Fahrgeschwindigkeit unabhängig, und kann bei Thalfahrten die Dampfmaschine abgestellt, untersucht und geschmiert werden. Die auf Brücken verursachten Vibrationen im verticalen Sinne sind sehr geringe.

Gérard theilt mit, dass die Administration der Belgischen Staatsbahnen bemüht ist, kleinere Züge von nur einem oder zwei Wagen mit elektrischer Kraft zu betreiben. Bezüglich eines Hauptbahnenbetriebes mit langen Zügen wird bemerkt, dass die Seitens der Elektricitäts-Centrale zu liefernde Kraftleistung sehr grossen Schwankungen unterworfen sein würde. Bezüglich der elektrischen Traction mit Accumulatoren, über welche ebenfalls Versuche angestellt wurden, ist zu bemerken, dass das grosse Eigengewicht der Accumulatoren als ein Uebelstand angesehen werden muss und dass dieselben auch einer sehr sorgfältigen Bedienung und Wartung bedürfen.

Beschlüsse.

Aus den Ergebnissen der Experimente, über welche der Section berichtet wurde, geht hervor, dass es keine wesentlichen technischen Schwierigkeiten bietet, für den Eisenbahnbetrieb Motorwagen zu verwenden, welchen der Strom gewissermassen — wie beim Tramwaybetriebe — durch Leiter zugeführt wird. Nicht das Gleiche kann man im gegenwärtigen Zeitpunkte bezüglich der Construction kräftiger Locomotiven behaupten, welche von Centralstationen gespeist werden und bestimmt sind, schwere Züge zu bewegen. Es ist demnach hochinteressant, die in dieser Richtung im Zuge befindlichen Versuche weiter zu verfolgen. Dasselbe gilt von den Versuchen, welche die französische Westbahn-Gesellschaft mit elektrischen Locomotiven unternommen hat, die einen eigenen Dampfmotor mit sich führen, wodurch specielle Vortheile erzielt werden.

Was die Verwendung von Accumulatoren in ihrer jetzigen Bauart anbelangt, so wurden damit Seitens einiger Verwaltungen Versuche angestellt, dies jedoch nur zu dem Zwecke, um die Anlage von eigenen Zuleitungen provisorisch zu ersparen.

Die Section constatirt endlich, dass in gewissen besonderen Fällen der elektrische Betrieb bei kleiner Geschwindigkeit auf Eisenbahnen vortheilhaft angewendet wird.

IX. Beschleunigung des Waarentransportes.

Einfluss der Beschleunigung des Transportes auf die Zugförderungskosten, und die Ausnützung des rollenden Materials einerseits, sowie auf den Umfang des Wagenparkes und die Entwicklung der Bahnhofeinrichtungen andererseits.

Referent: H. Lambert,*) Generaldirector der Great Western Railway, Paddington, London.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Der Referent zieht aus einem reichen statistischen Material, das von 20 verschiedenen Gesellschaften geliefert wurde, nachstehende Schlussfolgerungen:

1. Der billigste Betrieb wird durch Züge mit geringer Geschwindigkeit erzielt.

2. Bei Zügen mittlerer Geschwindigkeit ist der erreichte Nutzen beinahe gleich dem Spesenzuwachse.

3. Bei Expresszügen erreicht der Nutzen nicht mehr als circa zwei Drittel der Spesenzunahme.

---

*) *Lambert, Der Vorbericht, Bulletin 1895, Juli, I. Fasc., pag. 1735, ferner Nr. 19 der franz. und Nr. 16 der engl. Sep.-Abdr.*; umfasst die von den Bahnen in Grossbritannien, in Frankreich, in Belgien, in Holland, in der Schweiz, in Oesterreich und in Indien erhaltenen Daten und betont, dass es nicht leicht gewesen sei, über die vorliegende Frage die nöthigen Auskünfte zu erhalten, da nicht alle Eisenbahngesellschaften über die Kosten der verschiedenartigen Züge getrennte Aufschreibungen führen. Auch seien keineswegs alle Anfragen beantwortet worden und habe speciell Nordamerika nicht einen einzigen Bericht geliefert.

Das Material, aus welchem der Berichterstatter seine Schlüsse zieht, besteht aus 16 Tabellen, welche von der österr. Nordbahn, der Gotthardbahn, zwei niederländischen, drei französischen und neun Bahnverwaltungen Grossbritanniens beigestellt wurden. Die Resultate sind in weiteren acht Tabellen enthalten und betreffen den Einfluss der Zugsgeschwindigkeit auf: 1. die Kosten eines Zugs-Kilometers; 2. den Umfang der bewegten Masse; 3. die Zugsförderungskosten; 4. die Ausnützung des rollenden Materials; 5. die Zahl der zu verwendenden Wagen; 6. die Entwicklung der Bahnhofseinrichtungen.

Der Referent constatirt, dass die commerciell günstigste Geschwindigkeit von der Beschaffenheit der Frachten abhänge; sie könnte, seiner Ansicht nach, in England 16 *km* per Stunde für Brennstoffe und Mineralien, 25·5 *km* für andere Waaren, 37 *km* für Obst und Gemüse betragen. Die angeführten Geschwindigkeiten sind Mittelwerthe, welche dadurch gewonnen wurden, dass man die gesammte vom Zuge zurückgelegte Strecke durch die ganze Dauer der Fahrt dividirt.

Picard (P.-L.-M.-Bahn) schildert die Praxis seiner Verwaltung wie folgt: Bis vor 16 Jahren verkehrten die Lastenzüge dieser Gesellschaft mit einer mittleren Geschwindigkeit von 25 *km* per Stunde. Später wurden Güterzüge, deren Gewicht mit Ausschluss der Maschine und des Tenders 500 bis 600 Tonnen betrug, mit der Geschwindigkeit der Omnibuszüge befördert, um die Zeitverluste des Vorfahrens zu ersparen.

Diese Züge halten selten an, ihre mittlere Fahrgeschwindigkeit beträgt 36 *km*; die Locomotiven mit Rädern von 1·5 *m* Durchmesser hatten ursprünglich drei Motorachsen und eine Tragachse; heute sind neue Acht-Kuppler im Gebrauche. Die neuen Maschinen versehen auch den Dienst bei den Expresszügen in coupirtem Terrain. Die Tractionskosten wurden erheblich verringert; so wird die Fahrt Paris-Cette und zurück, welche früher 15 Tage erforderte, heute in 6—7 Tagen zurückgelegt; die Entfernung Paris-Cette und zurück beträgt zweimal 866 *km*.

Ramaekers (Belgien) ist der Anschauung, dass bei Transporten auf kurze Entfernungen in vielen Fällen gar kein Grund vorliegt, schnell zu fahren, um einige Augenblicke früher die Waggons an ihren Bestimmungsort zu bringen, wo man sie dann bis zur Stunde, in der die Operation des Ein- und Ausladens beginnt, auf den Bahngeleisen stehen lassen müsste.

Besser sei es in solchen Fällen, die Kraft der Maschine in der Art auszunützen, dass man bei geringer Geschwindigkeit eine möglichst starke Ladung befördere. Im Allgemeinen glaubt er bestätigen zu können, dass die Annahme einer Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge gleich jener der an allen Bahnhöfen haltenden Personenzüge sehr wesentliche Vortheile bieten würde. Als Ideal wäre der Waarentransport ohne Aufenthalt, ohne Umladen und Ausweichen während der Fahrt vom Abgangspunkte bis zum Bestimmungsorte zu betrachten. Dieses Ideal ist nicht zu erreichen, doch wird demselben am besten durch Einleitung möglichst vieler directer Züge Rechnung getragen. Die bedeutendsten durch diese Methode zu erzielenden Vortheile sind:

1. Herabminderung der Lieferfrist.
2. Bessere Ausnützung des Wagenparkes.
3. Herabminderung und selbst vollständige Vermeidung des durch das Ausweichen auf der Strecke verursachten Zeitverlustes und der mit demselben verbundenen Gefahren.
4. Herabminderung der mit dem Verschieben und Umladen in den Abzweigstationen verbundenen Zeitverluste, Auslagen und Gefahren.
5. Vereinfachung der Bahnhofeinrichtungen für das Ausweichen und Verschieben.

Der Delegirte Eddy gibt nachstehende Aufschlüsse über die in Neu-Südwales befolgten Methoden:

Zusammensetzung directer Züge mit wenigen Haltestellen; Vermeidung der durch Wassernehmen oder Maschinenwechsel verursachten Aufenthalte; Anordnung der Ausweichgeleise für raschere Verschiebung auf den Bahnhöfen; Abfertigung der completen Züge.

Eddy empfiehlt eine ausgedehntere Benützung des Telegraphen und Telephons und eine bessere Beleuchtung der Bahnhöfe. Der Berichterstatter theilt interessante Details über einen Güterzug mit, der bis zu 80 *km* Geschwindigkeit erreicht und zum Transporte frischen Fleisches zwischen Birkenhead und London dient. Er ist auch der Anschauung, dass ein Zug aus nicht mehr als 45 Wagen bestehen solle, um den Verkehr zwischen dem Zugspersonal zu erleichtern, und empfiehlt, einem oft haltenden Zuge vier Mann zum Ausladen beizugeben.

Beschlüsse.

Die Beschleunigung der Frachtenbeförderung ist oft wünschenswerth, und die Erhöhung der Geschwindigkeit kann in gewissen Fällen ohne Vermehrung der Zugförderungsspesen erzielt werden, vorausgesetzt, dass man für diese Dienstleistung gut geeignete Locomotiven verwendet, um die Ladung des Zuges nicht zu sehr zu verringern.

Diese Erwägungen gelten namentlich für Linien mit beträchtlichem Handelsverkehre, welcher die Abfertigung completer Zuge ermöglicht, wogegen auf den Strecken mit geringem Verkehr im Allgemeinen die Einrichtung solcher Züge nicht möglich ist. Bei sehr starken Steigungen kann man übrigens keinesfalls an eine Beschleunigung der Güterzüge denken. Es ist höchst wünschenswerth, dass die Dauer der Aufenthalte in den Stationen für das Ausweichen, das Ein- und Ausladen, überhaupt für alle Operationen auf den Bahnhöfen möglichst verkürzt werde. Diese Frage schliesst sich eng an die von der dritten Section erörterte Frage X an.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Rumburg—Nixdorf: Bauconsensertheilung für die Errichtung eines Wächterhauses sammt Nebengebäude in km 10·2/3.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Errichtung eines Wächterhauses sammt Nebengebäude in km 10·2/3 der Linie Rumburg—Nixdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5889/IV.]

— (Bauherstellungen in der Station Hirschberg.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project betreffend die Anlage eines Stutzgeleises, Verlängerung von Arbeitsgeleisen und Herstellung einer neuen Schutzhütte für die ambulante Imprägnirungsanstalt in der Station Hirschberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6648/IV.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Falkenau—Klingenthal: Auswechslung der Holzconstruction der Brücke in km 17·528 gegen eine Eisenconstruction.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Auswechslung der Holzconstruction der Zufahrtsstrassenbrücke nächst der Station Annathal-Rothau in km 17·528 der Linie Falkenau—Klingenthal gegen eine Eisenconstruction im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6493/IV.]

Projectirte Localbahn Tirschnitz-Wildstein—Schönbach. (Variante km 19·7/8: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 19·7/8 der Localbahn Tirschnitz-Wildstein—Schönbach die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 3795/I.]

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. (Normalplan.) Der von der Bauunternehmung Leitner & Fröhlich vorgelegte Normalplan für offene Durchlässe von 0·6 m Lichtweite wurde genehmigt. [E.-M.-Z. 4017/I.]

Localbahn Petrowitz-Karwin. (Variante km 4·528 bis 5·303: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. April die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 4·528—5·303 der Localbahn Petrowitz-Karwin die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4842/I.]

Projectirte Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Einvernehmen mit der Bukowinaer k. k. Landesregierung die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission hinsichtlich der galizischen Theilstrecke des vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Delatyn über Kolomea nach Stefanówka anberaumt. Anschliessend hieran wurde die gleiche Amtshandlung für das Bukowinaer Territorium auf den 6. Mai angeordnet. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde rücksichtlich der in Galizien gelegenen Strecke der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz und hinsichtlich der in der Bukowina gelegenen Theilstrecke der k. k. Landesregierungsrath Fekete de Bélafalva betraut. [E.-M.-Z. 6197/I.]

Elektrische Strassenbahn in Czernowitz. (Constructionspläne.) Die vom Magistrate Czernowitz vorgelegten Detailpläne der Rillenschienenweichen der elektrischen Strassenbahn in Czernowitz wurden genehmigt. [E.-M.-Z. 3746/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Čerčan-Modřan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřiš. (Personenaufnahme in der Ladestelle Požar.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Activirung des provisorischen Personenverkehres in der Ladestelle Požar der Theilstrecke Čerčan—Požar genehmigt. [E.-M.-Z. 3516/I.]

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat auf Grund der Bestimmungen des § 2 des mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes für den **Staatseisenbahnrath** (R.-G.-Bl. Nr. 59 ex 1897) zu Mitgliedern, bezw. Ersatzmännern dieser Körperschaft für die Dauer von drei Jahren ernannt, und zwar:

1. zu Mitgliedern die Herren:

Dr. Rudolf Ach, Ministerialrath im k. k. Finanzministerium in Wien;
Alexander Adler, Mitglied des Landesculturrathes für Oberösterreich, Gutsbesitzer in Tannbach;
Gottfried Bacher, k. k. Bergrath, bevollmächtigter Bergdirector der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft, Mitglied des Montanvereines für Böhmen, in Kladno;
Dr. Max Vladimir Ritter von Beck, Ministerialrath im k. k. Ackerbauministerium in Wien;
Carl Grafen Belrupt-Tissac, k. und k. Kämmerer, Mitglied des Herrenhauses, Vorstand des landwirthschaftlichen Vereines für Vorarlberg, in Bregenz;
Johann Benussi, Handelskammermitglied, Bauunternehmer in Rovigno;
Lazar Bloch, Handelskammermitglied, Vicebürgermeister, Kaufmann in Brody;
Gottlieb Bondy, Handelskammermitglied, Grossindustrieller in Prag;
Wilhelm Boschan, kaiserl. Rath, Handelskammermitglied, Commissionshändler mit Berg- und Hüttenproducten in Wien;
Wilhelm Briess, Handelskammermitglied, Vicepräsident des Vereines österreichischer Malzfabrikanten, Fabriksbesitzer in Olmütz;
Dr. Cajetan Bulat, Reichsrathsabgeordneter, Präsident des dalmatinischen Landtages, Handelskammermitglied, Advocat in Spalato;
Josef Edlen von Burgstaller-Bidischini, Landesausschuss-Beisitzer, Präsident der k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Triest;
Ludwig Christ, Handelskammermitglied, Kaufmann in Linz;
Peter Cofler, Handelskammermitglied in Rovereto;
Moriz Dattner, Handelskammermitglied, Holzindustrieller in Krakau;
Bernhard Demmer, Director der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft, Vicepräsident des Vereines der Montan-, Eisen- und Maschinen-Industriellen in Oesterreich, in Floridsdorf;
Alfred Deutsch, Handelskammermitglied, Spediteur in Reichenberg;
Franz Endres, Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Präsident, Fabrikant in Leoben;
Dr. Wilhelm Franz Exner, k. k. Hofrath, Professor an der Hochschule für Bodencultur, Präsident des österreichisch-ungarischen Vereines der Holzproducenten, Holzhändler und Holzindustriellen in Wien;
Dr. Josef Fořt, kaiserl. Rath, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Secretär in Prag;
Dr. Peter Anton Gambini, Reichsrathsabgeordneter, Landesausschuss-Beisitzer, Vicepräsident des Landesculturrathes für Istrien, Advocat in Parenzo;
Biaggio Cav. de Giulli, Landtagsabgeordneter, Handelskammerpräsident in Ragusa;
Julius Ritter von Gomperz, Mitglied des Herrenhauses, Handelskammerpräsident in Brünn;
August Ritter von Gorayski, Mitglied des Herrenhauses, Präsident des galizischen Landes-Petroleumvereines in Moderówka;
Josef Gregor, Handelskammermitglied, Architekt in Czernowitz;
Josef Gröger, Handelskammermitglied, Ingenieur in Falkenau;
Dr. Josef Grus, Ausschussmitglied der böhmischen Section des Landesculturrathes für Böhmen, Advocat in Senftenberg;
Ladislaus Gubrynowicz, Handelskammermitglied, Buchhändler in Lemberg;
Max Ritter von Gutmann, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines in Mährisch-Ostrau, Gewerke in Wien;
Friedrich Wilhelm Haardt, Handelskammermitglied, Metallwaaren-Fabrikant in Wien;
Samuel Ritter von Hahn, k. k. Hofrath, Director der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien;
Friedrich Helm, Handelskammermitglied, Lederhändler in Pilsen;
Carl Hillinger Ritter von Traunwald, k. k. Bergrath, Landesausschuss-Beisitzer, Handelskammer-Präsident in Klagenfurt;

Ernest Holzer, Handelskammermitglied, Kaufmann in Görz;
Gottfried Hüttemann, Obmann des Vereines für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen, Centraldirector-Stellvertreter der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft in Brüx;
Otto Huber, kaiserl. Rath, fürstlich Alfred Montenuovo'scher Secretär in Wien;
Heinrich Ritter von Jarsch, k. k. Hofrath, Eisenbahn-Director in Pension in Prag;
Dr. Samuel Jenny, kaiserl. Rath, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Hard;
Johann Kaftan, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Civilingenieur in Prag;
Adalbert Kocourek, Handelskammermitglied, fürstl. Schwarzenberg'scher Fabriksdirector in Zliv;
Friedrich Freiherrn von Leitenberger, Mitglied des Herrenhauses, Präsident des Centralverbandes der Industriellen Oesterreichs, Grossindustrieller in Wien;
Anton Carl Lemach, Handelskammer-Vicepräsident, Kaufmann in Troppau;
Alfred Ritter von Lindheim, k. k. Commercialrath, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Gutsbesitzer in Wien;
Carl Luckmann, Handelskammermitglied, Director der krainischen Industrie-Gesellschaft in Assling;
Max Mauthner, kaiserl Rath, Reichsrathsabgeordneter, Handelskammerpräsident, Fabrikant in Wien;
Max Ritter von Mersi, k. und k. Kämmerer, Präsident der zweiten Section des Landesculturrathes für Tirol, in Trient;
Johann Murnik, kaiserl. Rath, Landesausschuss-Beisitzer, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft für Krain, Secretär der Handels- und Gewerbekammer in Laibach;
Emil Edler von Naswetter, k. und k. Oberst des Generalstabscorps, Chef des Eisenbahnbureau des k. und k. Generalstabes in Wien;
Dr. Arthur Nimhin, Bürgermeister, Advocat in Stanislau;
Franz Obratschai, Mitglied der österreichisch-schlesischen Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft, Wirthschaftsrath in Troppau;
Moriz Orel, k. k. Commercialrath, General-Director-Stellvertreter der Oesterreichisch-alpinen Montangesellschaft, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines für Steiermark und Kärnten, in Wien;
Dr. Alexander Peez, Reichsrathsabgeordneter, Präsident des Industriellenclubs, Fabriksbesitzer in Wien;
Dr. Thaddäus Pilat, k. k. Universitäts-Professor, Landtagsabgeordneter, Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg;
Franz Pirko, Landesausschuss-Beisitzer, erster Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien;
Heinrich Pollitzer, Handelskammermitglied, provisorischer Präsident der Börsedeputation, Grosshändler in Triest;
Ernst Rathausky, Handelskammermitglied, Papierfabriks- und Kohlenwerksbesitzer in Deutsch-Landsberg;
Dr. Friedrich Freiherrn von Raymond, Ministerialrath im k. k. Finanzministerium in Wien;
Dr. Heinrich Reicher, Landesausschuss-Beisitzer, Vicepräsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Steiermark, Gutsbesitzer in Graz;
Victor Riedl von Riedenstein, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Prag;
Franz Freiherrn von Ringhoffer, Mitglied des Herrenhauses, Grossindustrieller, Gutsbesitzer in Prag;
Dr. Mauriz Ritter von Roessler, Sectionsrath im k. k. Handelsministerium in Wien;
Dr. Victor Wilhelm Russ, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter in Wien;
Ignaz Russmann, Handelskammermitglied, Kaufmann in Lemberg;
Thomas Schadelook, Handelskammermitglied, Grosshändler in Triest;
Gottfried Schenker, k. k. Commercialrath, Commissions- und Speditionsgeschäfts-Inhaber in Wien;
Anton Schumacher, Handelskammer-Präsident, Buchhändler und Buchdruckereibesitzer in Innsbruck;
Gustav Ritter von Schoeller, Handelskammer-Vicepräsident, Fabrikant in Brünn;
Carl Seydel, Landtagsabgeordneter, Mitglied der k. k. mährischen Gesellschaft zur Beförderung der Landwirthschaft, der Natur- und Landeskunde in Bochtitz;
Carl Steiner, Handelskammermitglied, Eisengewerke in Salzburg;
Ladislaus Ritter von Struszkiewicz, k. k. Regierungsrath, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Landescultur-Inspector für Galizien, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Krakau, Gutsbesitzer, in Wien;
Eugen Freiherrn von Styrcea, Landesausschuss-Beisitzer, Präsident des Vereines für Landescultur im Herzogthume Bukowina, in Czernowitz;
Sigismund Szanczer, Handelskammermitglied, Director der galizischen Actienhypothekenbank-Filiale in Krakau;
Stanislaus Szczepanowski, Landtagsabgeordneter, Bergwerksbesitzer in Lemberg;
Anton Tausche; Landtagsabgeordneter, Mitglied der deutschen Section des Landesculturrathes für Böhmen in Teplitz;
Nikolaus Ritter von Trigari, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Bürgermeister in Zara;
Paul Welponer, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Präsident, Fabrikant in Bozen;
Philipp Wertheimer, Mitglied des Centralausschusses der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft zu Linz, in Ranshofen;
Alfons Ritter von Widmann-Staffelfeld, Landtagsabgeordneter, Mitglied des ständigen Ausschusses der Section I des Landesculturrathes für Tirol, Grossgrundbesitzer in Gries;
Casimir Zaleski, Director des galizischen Landes-Eisenbahnamtes in Lemberg;
Friedrich Zechner, Ministerialrath im k. k. Ackerbauministerium in Wien;

2. zu Ersatzmännern die Herren:

Josef Basevi, Reichsrathsabgeordneter, Handelskammermitglied, Grossindustrieller in Triest;
Alois Bauer, Landtagsabgeordneter, Mitglied des ständigen Ausschusses der Section I des Landesculturrathes für Tirol, Bürgermeister in Reutte;
Dr. Florian Freiherrn von Baumgartner, Ministerialsecretär im k. k. Handelsministerium in Wien;
Robert Biedermann Ritter von Turony, Präsident des Vereines der österreichischen Petroleumraffinerien, Grosshändler in Wien;
Cuno Bischoff, Mitglied des Montanvereines für Böhmen, bevollmächtigter Director der Actiengesellschaft Montan- und Industrialwerke vorm. Joh. Dav. Stark in Pilsen;
Carl Brandhuber, k. k. Commercialrath, Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Präsident, Bürgermeister, Fabriksbesitzer in Olmütz;
Josef Bromovský, Reichsrathsabgeordneter, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Prag;
Aron Moses Brunstein, Handelskammermitglied in Czernowitz;
Anton Camenarović, Handelskammer-Vicepräsident (Ragusa) in Dobrota;
Leander Camus, Handelskammer-Vicepräsident (Rovigno) in Pisino;
Luigi Candussi-Giardo, Mitglied des Landesculturrathes für Istrien, Handelskammermitglied in Rovigno;
Stanislaus Ciuchciński, Handelskammermitglied, Industrieller in Lemberg;
Rudolf Demuth, Handelskammermitglied, Tuchfabrikant in Reichenberg;
Ludwig Dimitz, Ministerialrath und Vorstand des technischen Departements für die Verwaltung der Staats- und Fondsforste im k. k. Ackerbauministerium in Wien;
Gregor Doblhamer, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Rentmeister des regulirten Chorherrenstiftes Reichersberg, Consistorialrath in Obernberg am Inn;
Dr. Ernst Ritter von Edlmann, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft für Kärnten, Gutsbesitzer in Saager;
Dr. Julius Eisner, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines in Mährisch-Ostrau, Concipist der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Bergbaue in Mährisch-Ostrau;
Alfred Escher, Handelskammermitglied, Grosshändler in Triest;
Hugo Fischer von Roeslerstamm, Director der Nesselsdorfer Wagenbaufabriks-Gesellschaft in Nesselsdorf;
Conrad von Forcher, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Gewerke in Judenburg;
Wilhelm Göbl, Oberbergrath und Vorstand des Departements für die Verwaltung der ärarischen Montanwerke im k. k. Ackerbauministerium in Wien;
Dr. Robert Grienberger, Ministerial-Vicesecretär im k. k. Finanzministerium in Wien;
Otto Hämmerle, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Dornbirn;
Josef Holče, Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Vicepräsident (Budweis), Buchhändler in Neuhaus;

Carl Ritter von Hornbostel, k. k. Regierungsrath, Eisenbahn-Director i. P. in Wien:
Hermann Hueber, Handelskammer-Vicepräsident, Zollagent in Innsbruck;
Isidor Ritter von Janosch, Centralausschussmitglied des Vereines für Landescultur im Herzogthum Bukowina, in Panka;
Heinrich Janotta, Handelskammermitglied, Fabriksdirector in Troppau;
Siegfried Karpeles, Handelskammermitglied, Hopfenagent in Brody;
Moriz Kauder, Director des commerciellen Bureau der Draht- und Drahtstiftenfabriken Böhmens, in Prag;
Wilhelm Kestranek, k. k. Commercialrath, Director des Verkaufsbureau der böhmisch-mährischen Eisenwerke, Mitglied des Vereines der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Wien;
Franz Kloiber, Handelskammermitglied, Spediteur in Graz:
Josef Kušar, Reichsrathsabgeordneter, Handelskammermitglied, Mühlenbesitzer in Laibach;
Anton Latzel, Landtagsabgeordneter, Mitglied der österreichisch-schlesischen Land- und Forstwirthschaftsgesellschaft in Rothwasser;
Heinrich Leminger, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Modewaarenhändler in Pilsen;
Dr. Julius Leo, k. k. Universitätsprofessor, Mitglied der k. k. Landwirthschaftsgesellschaft in Krakau;
Vincenz Luksic, Handelskammer-Präsident in Spalato;
Dr. Franz Marani, Advocat, Mitglied des Centralausschusses der k. k. Ackerbaugesellschaft in Görz;
Johann Melhardt, Mitglied des Vereines für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen, Handelskammermitglied (Reichenberg), Director des Duxer Kohlenvereines in Dux;
Dr. Emerich Meissl, Director der k. k. landwirthschaftlich-chemischen Versuchsanstalt und Mitglied der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien;
Michael Michalski, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Industrieller in Lemberg;
Michelangelo Luxardo, Handelskammermitglied in Zara;
Franz Freiherrn von Moll, k und k. Kämmerer, Ausschussmitglied der Section II des Landesculturrathes für Tirol in Trient;
Josef Mulitsch, Handelskammermitglied in Görz;
Wilhelm Neuber, kais. Rath, Handelskammermitglied, Fabrikant in Wien;
Dr. Friedrich Nitsche, k. k. Notar, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Mitglied der deutschen Section des Landesculturrathes für Böhmen, in Hohenfurth;
Dr. Carl Freiherrn von Offermann, k. k. Commercialrath, Handelskammermitglied, Präsident der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft in Brünn;
Dr. Stanislaus Lis von Olszewski, Mitglied und Secretär des Galizischen Landes-Petroleumvereines in Lemberg;
Mieszislaus Ritter von Onyszkiewicz, Landtagsabgeordneter, Grossgrundbesitzer, Comitémitglied der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg;
August Freiherrn von Phull, Handelskammermitglied, Fabrikant in Brünn;
Dr. Engelbert Pilz, Ministerialsecretär im k. k. Finanzministerium in Wien;
Hieronymus Grafen Plaz, k. und k. Kämmerer, Präsident der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Salzburg;
Dr. Ottokar Freiherrn von Pražák, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Advocat in Brünn;
Angelo Raile, Handelskammermitglied in Rovereto;
Dr. Victor Ritter von Rainer, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines für Steiermark und Kärnten in Klagenfurt;
Alois Reich, k. k. Commercialrath, Glasfabrikant in Wien;
Theodor Rhomberg, Mitglied des landwirthschaftlichen Vereines in Vorarlberg, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Dornbirn;
Franz Richter, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Professor an der Landes-Handelsschule zu Krems, in Wien;
Heinrich Ronz, Obmann des böhmisch-mährischen Müllervereines, Vicepräsident der Prager Productenbörse, Mühlenbesitzer in Karolinenthal;
Johann Rozkošny, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Mitglied der k. k. mährischen Gesellschaft zur Förderung der Landwirthschaft, der Natur- und Landeskunde, in Křenowitz;
Nathaniel Schefftel, Präsident des Vereines „Communication“ zur Wahrung und Förderung der kaufmännischen und gewerblichen Interessen auf dem Gebiete des Transportverkehres, Fabrikant in Wien;
Johann B. Schmarda, Chef des Speditionsbureau der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und der k. und k. Militärbahn Doberlin-Banjaluka, in Wien;
Franz Šebor, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Prag;
Eduard Skala, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Realitätenbesitzer in Prossnitz;
Carl Skibiński, o. ö. Professor an der k. k. technischen Hochschule in Lemberg;
Emil Ritter von Skoda, Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, Maschinenfabrikant in Pilsen;
Carl Strzygowski, Handelskammermitglied, Tuchfabrikant in Biała;
Arthur Szancer, Handelskammermitglied, Mühlenbesitzer in Tarnów;
Wilhelm Tekly, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter, Ausschussmitglied der böhmischen Section des Landesculturrathes für Böhmen, Director der landwirthschaftlichen Mittelschule in Raudnitz a. d. Elbe;
Leopold Trebitsch, k. k. Commercialrath, Handelskammermitglied, Seidenwaarenfabrikant in Wien;
Carl von Tschurtschenthaler, Handelskammer-Vicepräsident, Grosshändler in Bozen;
Hugo Ubaldini, k. und k. Oberstlieutenant im Generalstabscorps in Wien;
Friedrich Vogel, kais. Rath, Vorstandsmitglied der Börse für landwirthschaftliche Producte, Dampfmühlenbesitzer in Wien;
Anton Rudolf Walz, Landtagsabgeordneter, Mitglied der k. k. Landwirthschafts - Gesellschaft in Steiermark, Realitätenbesitzer in Wartberg im Mürzthal;
Simon Wetzler, Handelskammermitglied, Speditions- und Productengeschäfts-Inhaber in Eger;
Franz Xaver Wirth, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Holzhändler, Gutsbesitzer in Villach;
Gustav Wolf, Handelskammermitglied, Spediteur in Linz;
Oskar Wolf, k. k. Commercialrath, Fabriksdirector in Vöslau;
Josef Max Wolfbauer, k. k. Commercialrath, Handelskammermitglied, Mitglied der Börse für landwirthschaftliche Producte, Director der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser in Wien;
Ludwig Zeller, Handelskammer-Präsident, Grosshändler, Fabriksbesitzer in Salzburg.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. April bei der Firma: „Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen“ eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der Generalversammlung der Actionäre vom 15. April 1893, bezw. über Ermächtigung Seitens dieser Generalversammlung in der Verwaltungsrathssitzung vom 29. October 1894 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. November 1895, Z. 29.302, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge Zweck der Gesellschaft auch die Reconstruction und der Betrieb der von der Gesellschaft erworbenen, den Gegenstand der A. h. Concessionsurkunde vom 10. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 45, und der Kundmachung des Handelsministeriums vom 16. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 51, bildenden Localbahn von Wien nach Wiener-Neudorf, sowie der Bau und Betrieb der den Gegenstand der A. h. Concessionsurkunde vom 29. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1887, und der Kundmachung des Handelsministeriums vom 16. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 51, bildenden Fortsetzungsstrecke von Wiener-Neudorf nach Guntramsdorf ist, weiters, falls ein Mitglied des Verwaltungsrathes vor Ablauf seiner Functionsdauer ausscheidet, oder an der Ausübung seiner Function dauernd verhindert ist, und in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes einen Ersatzmann wählen, welcher bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung in Function bleibt, überdies der Verwaltungsrath berechtigt ist, sich im Wege der Cooption vorbehaltlich der Genehmigung durch die nächste ordentliche Generalversammlung bis auf die statutenmässige Maximalzahl zu ergänzen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.)

Eröffnung der Station Frankstadt für den Stückgutverkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Frankstadt der Strecke Sternberg—Wichstadtl-Lichtenau wird am 1. Mai 1897 auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Olmütz, am 29. April 1897. [320]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von ermässigten Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten II. und III. Classe in der Strecke Klagenfurt — Villach.

Vom 16. Mai 1897 angefangen gelangen bis einschliesslich 26. September 1897 nachstehende ermässigte Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten zur Ausgabe:

Relationen		Rückfahrkarten			
		II. Cl.	Stempel	III. Cl.	Stempel
Von	Nach	Kronen			
Klagenfurt . .	Velden a. W. .	2·20	0·08	1·40	0·04
Villach	Pörtschach a. S.	2·20*)	0·08	1·40*)	0·04
Villach	Velden a. W. .	1·60	0·04	1·—	0·04

*) Diese Preise haben auch für Töschling und Leonstein Giltigkeit.

Die näheren Bestimmungen über die Giltigkeit und Benützung dieser Rückfahrkarten sind aus den in den betreffenden Stationen angeschlagenen Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 1. Mai 1897. [321]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Auflassung der sogenannten Schlafstellen.

Mit 1. Juli 1897 werden die auf den hierseitigen Linien in einzelnen Coupés I. Classe noch vorhandenen, gegen eine Gebühr von 2 fl. benützbaren „Schlafstellen" aufgelassen und die bezüglichen Bestimmungen im Local-Personentarife ausser Wirksamkeit gesetzt.

Im Verkehre der Schlafwagen und in den hierüber bestehenden Normen wird hiedurch keine Aenderung herbeigeführt.

Wien, am 1. Mai 1897. [322]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Ausgabe ermässigter Personenzugs-Fahrkarten.

Bis auf Weiteres werden in der Station Tannenberg zum Zuge Nr. 510 einfache Personenzugs-Fahrkarten I., II. und III. Classe nach Franzensthal, Politz-Sandau und Straussnitz-Neustadtl über Bensen zu den Preisen der V. Zone ausgegeben werden.

Auf dieselben finden im Uebrigen die Bestimmungen des Local-Personentarifes der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn vom 1. October 1890 Anwendung.

Prag, im Mai 1897. [323]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Personenverkehr über Kufstein und den Brenner.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen und Aufhebung bestehender Gepäcksstaxen.

Mit 1. Juli 1897 gelangen nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

Im Verkehre zwischen Prag über Furth i. W.—München—Kufstein—Peri und	Einfache Fahrt			Gepäckstaxen für je 10 Kilogramm	
	giltig für alle Züge		für Personenzüge		
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	Gesammtgewicht	Uebergewicht
	Fahrpreis in Mark			Mark	
Mailand über Verona	100·70	70·40	39·10	2·59	1·17
Verona P. V.	86·20	60·30	33·20	2·07	1·17

Dagegen wird im Verkehre von und nach Prag vom gleichen Tage an ein Freigewicht bei Aufgabe von Reisegepäck nur mehr rücksichtlich der österreichischen Südbahnstrecke Kufstein—Peri transit gewährt.

Wien, am 30. April 1897. [324]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Ausstellung von Lehrmitteln für erziehliche Knabenhandarbeiten in Linz 1897. (Transportbegünstigung.) Die auf dieser, vom dritten Congresse für erziehliche Knabenhandarbeiten in Oberösterreich veranstalteten, an den kommenden Pfingstfeiertagen in Linz stattfindenden Ausstellung zur Exposition gelangenden Lehrmittel für Handfertigkeitsunterricht werden, insoweit dieselben unverkauft oder unverlost verbleiben, auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen unter den im Tariftheile I, Abschnitt C, Ziffer VI, für begünstigte Ausstellungsgüter normirten Bedingungen frachtfrei zurückbefördert, wenn die Rücksendung an die Aussteller bis längstens den 7. Juli 1897 bewirkt wird.

Hornviehausstellung in Krakau 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport der Ausstellungsthiere der am 12., 13. und 14. Juni in Krakau stattfindenden Hornviehausstellung finden auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bei Aufgabe der Thiere als Frachtgut, die im Tariftheile I, Abschnitt C, Ziffer IX/g, für Ausstellungsthiere vorgesehenen Frachtermässigungen unter den daran geknüpften Bedingungen Anwendung. Hinsichtlich des Rücktransportes der unverkauft, bezw. unverlost verbleibenden Thiere an die Aussteller kommt insbesondere zu beachten, dass letzterer spätestens den 15. Juli 1897 einzuleiten ist.

Ausland.

Reglement über den Geschäftsgang in den Bureaux des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport. Unter Bezugnahme auf Artikel 2 des Bundesrathsbeschlusses vom 21. October 1892, betreffend die Organisation des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport, ist die Geschäftsordnung des Centralamtes folgendermassen festgestellt:

1\.
Director des Centralamtes.

Der Director hat die Oberaufsicht und die Verantwortlichkeit für den Gang der Geschäfte nach aussen. Hinsichtlich der zu behandelnden Geschäfte steht ihm die letzte Entscheidung zu. Er beschäftigt sich vornehmlich mit den Geschäften diplomatischer Natur; ihm liegen die in dem internationalen Uebereinkommen Art. 57, 3, vorgesehenen richterlichen Functionen ob.

In Abwesenheit des Directors kommt diese Stellung dem Vicedirector zu.

2\.
Vicedirector.

Dem Vicedirector ist im Uebrigen die Leitung und Behandlung der anderen Geschäfte des Centralamtes übertragen. Er hat die unmittelbare Aufsicht über das Personal des Centralamtes.

3\.
Secretäre.

Den beiden Secretären liegt ob:

1. die Redaction des Organs des Centralamtes gemäss der hierüber vom Director aufzustellenden Instruction;
2. die Besorgung des Secretariats in den im Art. 57, 3, vorgesehenen schiedsgerichtlichen Fällen;
3. die Protokollführung in den Conferenzen, an welchen das Centralamt betheiligt ist, soweit sie dazu berufen werden;
4. die Bearbeitung der Correspondenzen und anderweitigen Geschäfte, welche ihnen speciell zugewiesen werden.

Sie theilen sich in diese Geschäfte grundsätzlich derart, dass deren Bearbeitung von dem einen in der deutschen, von dem anderen in der französischen Sprache übernommen wird.

Jeder der Secretäre besorgt die Uebersetzungen in seine Muttersprache.

4\.
Hilfsarbeiter.

Der Hilfssecretär besorgt, soweit er nicht durch andere Arbeiten, insbesondere auch Uebersetzungen, beansprucht ist, statistische Arbeiten.

Das alljährlich herauszugebende Stationsverzeichniss wird von dem zu diesem Zwecke angestellten Gehilfen nachgeführt und zum Druck vorbereitet. Auch diesem Gehilfen können andere Arbeiten zugewiesen werden.

Beide Beamten haben ihre Verrichtungen nach den unmittelbaren Anweisungen des Vicedirectors zu besorgen. Soweit die Arbeiten zweisprachig sind, obliegt ihnen die Uebersetzung; im Falle des Bedürfnisses haben sie sich gegenseitig auszuhelfen.

5\.
Kanzlei.

Der Registrator ist Vorstand der Kanzlei und gleichzeitig Cassier und Buchführer des Centralamtes. Er führt das Register über den Ein- und Ausgang der Correspondenzen, besorgt das Archiv und überwacht die Bibliothek, deren Katalog er auf dem Laufenden zu halten hat.

Zur Bestreitung der kleinen Ausgaben erhält er einen Vorschuss von 300 Frcs.

Cassenbestände über 300 Frcs. müssen der Bundescasse abgeliefert werden.

Ein Kanzleigehilfe besorgt die Ausfertigungen. Er hat daneben zur besonderen Aufgabe die Sammlung der bei dem Centralamte eingehenden Tarife und die Vorbereitung ihrer Publication nach den ihm vom Vicedirector zugehenden besonderen Anweisungen.

Soweit die Geschäfte es nöthig machen, wird der Kanzlei ein zweiter Gehilfe beigegeben.

Im übrigen haben sich auch die Kanzleibeamten und Angestellten allen weiteren Arbeiten zu unterziehen, welche ihnen zugewiesen werden mögen.

6\.
Bureaustunden.

Die Bureaustunden sind von 9—12 und von 2—5 Uhr. Ausnahmsweise haben die Kanzleibeamten am Morgen von $^1/_2$9 Uhr und am Abend bis $^1/_2$6 Uhr Dienst.

Soweit die vorhandenen Arbeiten es erfordern, müssen alle Beamten und Angestellten auch ohne besondere Anweisung einer vermehrten Arbeitszeit sich unterstellen.

7\.
Urlaub.

Jeder Beamte und Angestellte des Centralamtes hat Anspruch auf 3—4 Wochen Urlaub im Jahre. Der Urlaub muss schriftlich verlangt werden und kann, wenn er zwei Wochen übersteigt, nur mit Bewilligung des Eisenbahn-Departements ertheilt werden. Urlaub für mehr als 4 Wochen kann nur der Bundesrath bewilligen.

8\.
Disciplinarverfahren.

Für das etwaige Disciplinarverfahren gelten die Bestimmungen der Art. 37 und 38 des Bundesgesetzes über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten vom 9. December 1850 (G. S. II 149). Die beiden Artikel lauten folgendermassen:

Art. 37. „Wenn die vom Bundesrathe gewählten Beamten sich fortgesetzter Nachlässigkeit oder offenbarer Pflichtversäumniss oder wiederholter leichterer Uebertretungen der Gesetze oder Reglemente schuldig machen, so kann der Bundesrath Verweis, Ordnungsbusse bis auf 50 Franken, Suspension und Entlassung verfügen."

Art. 38. „Die Anwendung aller dieser Disciplinarstrafen kann nur stattfinden nach vorgängiger Untersuchung und Anhörung der Betheiligten.

Die Entlassung erfordert einen schriftlich motivirten Beschluss und die absolute Mehrheit aller Mitglieder der Behörde."

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif. (Frachtermässigung.) Mit Giltigkeit vom 20. März alten / 1. April neuen Stils ab wurden die durch den VI. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7 für Getreide und Oelsamen eingeführten directen Entfernungen und Frachtsätze von Südostbahnstationen über Kupjansk-Wirballen nach Königsberg — unter c) und d) — durchweg um eine Werst, bezw. 0·05 Kop. für 100 kg ermässigt. Gleichzeitig sind auch die im V. Nachtrag dieses Tarifs (Seite 3) von Popassnaja nach Königsberg, Memel und Pillau aufgeführten Entfernungen um je 1 Werst und die Frachtsätze für Getreide nach Pillau um 0·04 Kop., in den übrigen Fällen aber um 0·05 Kop. für 100 kg zu ermässigen.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ausnahmetarif 2.) In Folge Einreihung des Artikels „Bausteine, krummlinig profilirt und abfaçirt, jedoch ungeschliffen" in den Specialtarif III ist vom 1. April an die Abtheilung c) des Ausnahmetarifes Nr. 2 für Steine in Wegfall gekommen.

Steine der bezeichneten Art tarifiren daher vom gleichen Zeitpunkte an nach Abtheilung b) (Steine des Specialtarifes III).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
982	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Schwaz-Kuttowitz	Kralup (St.E.G.)	Beachtung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 10. Mai 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	55·8 Kronen für 10.000 kg	42·8 Kronen für 10.000 kg	13·0 Kronen für 10.000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis spätestens Ende März 1898 vorzulegen	
983	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle der Pos. K – 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Siverič	K n i n	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	10 kr. = 20 h	12 h	8 h	Im Kartirungswege		
984	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Dachschiefer	(Vide Tabelle)		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Theil II, Heft 3 vom 1. März 1894		(Vide Tabelle)		Im Kartirungswege		

Nach	Von: Bacharach	Bestwig-Nuttlar	Boppard	Brachbach	Eiserfeld	Fredeburg	Lammersdorf	Langerwehe	Malmedy	Montenau	Oberwesel	Olsberg	Raumland-Berleburg	Schmallenberg	St. Vith
Eisenbahn-Directionsbezirk	Mz.	C.	Mz.	Elb.	Elb.	Elb.	K.	K.	K	K.	Mz.	C.	Elb.	Elb.	K.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark														
Amstetten K.k.St.B. . .	1·43	1·61	1·47	1·51	1·51	1 60	1·74	1·68	1·77	1·74	1·44	1·60	1·53	1·59	1·73
Baden Frachtenbhf. S.B.	1·72	1·90	1·76	1·80	1·80	1·89	2·03	1·97	2·06	2·03	1·73	1·89	1·82	1·88	2·02
Gmunden K.k.St.B. .	1·29	1·47	1·33	1·37	1·37	1·46	1·60	1·54	1·63	1·60	1·30	1·46	1·39	1·45	1·59
Graz S.B. . . .	1·92	2·10	1·96	2·00	2·00	2 09	2·23	2·17	2·26	2 23	1·93	2·09	2 02	2·08	2·22
Ischl K.k.St.B.	1·36	1·54	1·40	1·44	1·44	1·53	1·67	1·61	1·70	1·67	1·37	1·53	1·46	1·52	1·66
Klagenfurt S.B.	1·77	1·95	1·81	1 85	1·85	1·94	2·08	2·02	2·11	2·08	1·78	1·94	1·87	1·93	2·07
Laibach K.k.St.B. u. S.B.	1·99	2·17	2·03	2·07	2·07	2 16	2 30	2·24	2 33	2·30	2·00	2·16	2·09	2·15	2·29
Leoben K.k.St.B. u. S.B.	1·58	1·76	1·62	1·66	1·66	1·75	1·89	1·83	1·92	1·89	1·59	1·75	1·68	1·74	1·88
Linz K.k.St.B.	1·31	1·49	1·35	1·39	1·39	1·48	1·62	1·56	1·65	1·62	1·32	1 48	1·41	1·47	1 61
Ried K.k.St.B.	1·17	1·35	1·21	1·25	1·25	1·34	1·48	1·42	1·51	1·48	1·18	1·34	1·27	1·33	1·47
Steyr K.k.St.B.	1·41	1 59	1·45	1·49	1·49	1·58	1·72	1·66	1·75	1·72	1·42	1·58	1·51	1·57	1·71
St. Pölten K.k.St.B. . .	1·53	1·71	1·57	1·61	1·61	1·70	1·84	1·78	1·87	1·84	1·54	1·70	1·63	1·69	1·83
Villach K.k.St.B. u. S.B.	1·82	2·00	1·86	1·90	1·90	1·99	2·13	2·07	2·16	2·13	1·83	1·99	1·92	1·98	2·12
Wels K.k.St.B.	1·28	1·46	1·32	1·36	1·36	1·45	1·59	1·53	1·62	1·59	1·29	1·45	1·38	1·44	1·58

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
985	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen und Maschinentheile	Knobis (oder vice versa)	Diversen Stationen	Das Ein- und Ausladen der Sendungen in Knobis mit Benützung des Hebekrahnes von den Strassenfuhrwerken auf die Eisenbahnwagen, oder umgekehrt hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif „Theil I“	Krahngebühr in Knobis pro 100 kg in Kreuzern: 2	1	1	Im Kartirungswege		
986	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Drainröhren	Troppau K.F.N.B.	Mladetzko	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	10·7 kr.	9·1 kr.	1·6 kr.	Im Kartirungswege		

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Verkauf von Altmaterialien, Emballagen und alten Locomotiven.

Zwei alte Tender-Locomotiven und die im Materialmagazine Wien und Gmünd vorräthigen Altmaterialien und alten Fässer gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Nähere Angaben über die Materialgattungen und Quantitäten sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Verkaufsbedingnisse bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction, XV., Schönbrunnerstrasse 6 (Zugförderungs- und Werkstättenabtheilung), eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind, mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Altmaterialien“ bis **längstens 24. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direction abzugeben und das im § 4 der Bedingnisse vorgeschriebene Angeld bei der k. k. Staatsbahn-Directionscasse zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 10 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 1. Mai 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. Wien, 8. Mai 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 28. April 1897, Z. 3212/III, an die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Verladung von Gütern in Wagen mit Luftfenstern während der heissen Jahreszeit.

Seitens einer Handels- und Gewerbekammer wurde zur h. a. Kenntniss gebracht, dass während der heissen Jahreszeit zur Versendung von Obst- und Gemüsesendungen häufig Wagen ohne Luftklappen in Verwendung genommen und dadurch die darin verladenen Güter dem Verderben preisgegeben werden.

Um diesem beklagten Uebelstande zu begegnen, erscheint es nothwendig, Vorsorge zu treffen, dass zur Verladung von Obst- uud Gemüsesendungen, sowie allen übrigen leicht verderblichen Gütern, welche bei Verladung in Wagen ohne genügenden Luftzutritt Schaden leiden, während der heissen Jahreszeit, soweit es irgend angängig ist, Wagen mit Luftfenstern in Verwendung genommen und die letzteren während des Transportes offengehalten werden.

Es dürfte sich ferners empfehlen, ein Verzeichniss jener Güter aufzustellen, welche während der heissen Jahreszeit nur in Wagen mit Luftfenstern verladen werden sollen.

Die geehrte Verwaltung als derzeit vorsitzende Verwaltung in der Directoren-Conferenz wird eingeladen, den Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu setzen und über den gefassten Beschluss anher zu berichten.

Wien, am 28. April 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Oesterreichische Schuckert-Werke“ mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund A. h. Ermächtigung der Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Schuckert & Cie. in Nürnberg, Generalrepräsentanz für Oesterreich in Wien, der Böhmischen Unionbank in Prag und dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Ludwig Bausek in Baden die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Oesterreichische Schuckert-Werke“ mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 21. April 1897. — Z. 11.076. E.-M.-Z. 6486/I.

Die Beschlüsse des internationalen Eisenbahncongresses zu London im Jahre 1895.

(Fortsetzung. Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 51.)

X. *Verschubdienst.*

A. Mittel, durch welche das Verschieben und Verladen beschleunigt werden kann. Anlage von Rangirbahnhöfen.

Berichterstatter: v. Richter,*) Director-Stellvertreter der Linie St. Petersburg—Warschau der Russischen Staatseisenbahnen;
Turner,**) general manager, Midland Railway, Derby.

B. Hilfsmittel der Mechanik und Elektricität zur Beschleunigung der Verschiebe- und Verlade-Arbeiten.

Berichterstatter: Eugène Sartiaux, chef des services électriques au chemin de fer du Nord;
v. Boschan,***) Ingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
Turner, general manager, Midland Railway.

---

*) *J. v. Richter. Bulletin Mai 1895, ferner Nr. 18 der franz., sowie Nr. 7 und Nr. 23 der engl. Sep.-Abdr. Bericht für Länder mit nicht englischer Sprache.* Der Bericht enthält in der Einleitung eine Zusammenstellung der Arbeiten, welche frühere Congresse für diese Frage geliefert haben, und geht sodann auf die einzelnen Fragepunkte ein. Capitel I behandelt die Mittel, welche dazu dienen, die Bahnhofmanöver zu erleichtern und zu beschleunigen, und zwar betrifft Punkt 1 die festen Anlagen (Geleise und Gebäude), 2 die beweglichen Vorrichtungen und die Motoren, 3 die für den gedachten Zweck an den Fahrbetriebsmitteln angebrachten besonderen Einrichtungen, 4 die Organisation des Verschubdienstes, 5 die Controle und Verzeichnung der Fahrbetriebsmittel, 6 die gesetzlichen Vorschriften, welche der Schnelligkeit und Oekonomie der Bahnhofmanöver abträglich sind. Capitel II behandelt die Massnahmen zur Beschleunigung des Verladedienstes, und zwar betrifft Punkt 7 die festen Anlagen, 8 die beweglichen, 9 die besondere Eignung der Fahrbetriebsmittel, 10 die Organisation, 11 die Controle und Verzeichnung, 12 die hemmenden Sicherheitsvorschriften. Diese Fragen sind von zehn Bahnverwaltungen beantwortet. Zum Schlusse jedes Fragepunktes resumirt der Berichterstatter. Die Ausführungen geben ein übersichtliches Bild der bestehenden Einrichtungen. Capitel III stellt die Desiderata der Bahnverwaltungen in Bezug auf Ausgestaltung der besprochenen Einrichtungen zusammen. Viel Interesse bietet das Resumé des Berichterstatters.

Eine Note der Administration der Italienischen Mittelmeerbahnen. Bulletin Mai 1895, ferner Nr. 18 der franz., sowie Nr. 7 und 23 der engl. Sep.-Abdr. gibt in einer Tabelle Aufschluss über die Ersparungen, welche durch Einführung von Verschubprämien erzielt wurden.

**) *G. Turner. Bulletin April 1895, ferner Nr. 13 der franz., sowie Nr. 7 und 23 der engl. Sep.-Abdr. Bericht für Länder mit englischer Sprache.* Der Berichterstatter erörtert die Fragen: a) Lagerbahnhöfe, b) Lagerhallen, c) Rangirbahnhöfe, d) Verladung von Kohle in Schiffe, und e) Fahrbetriebsmittel, hauptsächlich an Beispielen, welche die Midland Railway, deren General-Director er ist, bietet. Die ausführliche Beschreibung der Einrichtungen dieser Bahngesellschaft bietet viel Interessantes. Besonders erwähnenswerth ist die neueste Wagenkupplung System Gedge. Eine Anzahl Figuren und Skizzen erläutern den Text. Die Conclusionen, zu welchen der Berichterstatter kommt, sind grossentheils in den Beschlüssen aufgenommen.

***) *E. Sartiaux und A. v. Boschan. Bulletin Juni 1895, ferner Nr. 21 der franz., sowie Nr. 7 und 23 der engl. Sep.-Abdr. Bericht für Länder mit nicht englischer Sprache.* Die beiden Berichterstatter haben die Verarbeitung der eingelaufenen Antworten unter sich getheilt, indem v. Boschan die Besprechung von Fragen allgemeiner Natur und Sartiaux die Beschreibung neuer Apparate, welche von den Bahnverwaltungen gebraucht werden, besorgte.

v. Boschan verarbeitet in gediegener Weise das von 18 Bahnverwaltungen gesammelte Materiale, indem er sichtet, das Charakteristische eingehend bespricht und seine Schlüsse zieht. Der Gegenstand ist in neun Fragen eingetheilt und ausführlich besprochen.

Sartiaux beschreibt mit Hilfe von sehr instructiven Skizzen die elektrisch betriebenen Gangspille, Krahne und Aufzüge der Französischen Nordbahn und eine elektrisch betriebene Schiebebühne der Bahn Madrid-Saragossa und Alicante. Die Beschreibungen enthalten viele werthvolle Daten.

W. Ast. Bulletin Jänner 1894, ferner Nr. 29 der franz., sowie Nr. 7 und 23 der engl. Sep.-Abdr. Die Note bespricht zunächst in deutscher und französischer Sprache die Aufgaben der elektrischen Weichen- und Signalstellung und die Art, in welcher denselben bei verschiedenen Anlagen gerecht worden ist; dieselbe geht sodann auf eine mit Abbildungen und Schaltschemen geführte Darstellung des Systems Siemens & Halske über.

Administration der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Bulletin Juni 1895, ferner Sep.-Abdr. 29, engl. Nr. 7 und 23. Diese Note (in französischer und deutscher Sprache) schliesst sich an die oben erwähnte des Rgs.-R. Ast an und beschreibt in ausführlicher, reichlichst durch Skizzen erläuterter Weise die elektrische Weichenstell- und Signal-Anlage der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Prerau.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Die Discussion dreht sich hauptsächlich um die Verwendbarkeit der Elektricität zur Bethätigung der maschinellen Bahnhofseinrichtungen, über welche Zweifel ausgesprochen worden sind.

Sartiaux erklärt, dass die Compagnie du Nord solche elektrische Einrichtungen in grossem Massstabe verwendet und ihnen die Ueberlegenheit über die hydraulischen zuerkennt.

Kerbedz erwähnt die elektrisch eingerichteten Verladevorrichtungen im Hafen von Novorossisk am Schwarzen Meere, welche mit mehrphasigem Wechselstrom betrieben werden.

Zwei Berichte des Herrn Rgs.-R. Ast, welche die elektrisch betriebene Signal- und Wechselstellung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beschreiben, erregen grosses Interesse. Man einigt sich dahin, die Frage der Oekonomie des elektrischen Betriebes in der nächsten Sitzung des Congresses zu besprechen.

Beschlüsse.

Das beste Mittel, den Verschiebe- und Verladedienst zu beschleunigen, besteht in der Anlage ausgedehnter Einrichtungen, welche eine genügende Anzahl von ausserhalb des Hauptgeleises liegenden Aufnahmsgeleisen besitzen, und in geräumigen Laderampen, welche die Theilung und Specialisirung der Bahnhofsarbeit gestatten und der Intensität des Verkehres Rechnung tragen.

Diese verschiedenen Einrichtungen müssten, soweit die örtlichen Verhältnisse es erlauben, derart zusammengestellt sein, dass unnöthiges Verschieben und Stationiren vermieden und eine folgerichtige Abwicklung der Arbeiten gesichert wird. Ausreichende Anlagen der Bahnhöfe bilden eines der Mittel, welche den Transport der Waaren beschleunigen (Frage IX des Programmes), zu einer besseren Ausnützung der Fahrbetriebsmittel führen und die Transportfähigkeit der Strecken erhöhen.

Kein Bahnhof kann im Uebrigen einem anderen als Muster dienen; die zu verwendenden Hilfsmittel müssen sowohl in Bezug auf Construction als auch in anderer Beziehung den geographischen und physischen Verhältnissen und der Art des Verkehres des Landstriches angepasst werden.

Alle grossen, modernen Bahnhöfe sind durch die systematische Trennung in verschiedene bestimmte Theile, deren jedem eine besondere Art der Arbeit zugewiesen ist, das heisst durch die Specialisirung und Localisirung der Arbeiten, gekennzeichnet.

Was die Anlage der Frachtenbahnhof-Geleise anbelangt, so scheint es vortheilhaft, sie derart einzurichten, dass der Verschubdienst thunlichst mit der Locomotive vollzogen werden kann.

Die für das niemals zu vermeidende Verschieben einzelner Wagen zu verwendenden Mittel bleiben von der Anzahl der auf einem Arbeitsplatze zu bewegenden Wagen, von der Geleiseanlage, von der Art des Verkehres und von der Wagentype abhängig.

Es würde im Interesse der Eisenbahn-Verwaltungen liegen, im Umkreise der Bahnhöfe Lagerhäuser zu errichten oder die Privatindustrie zur Errichtung derselben zu bestimmen, um die Arbeitsplätze nicht durch lagernde Wagen und Waaren zu verstellen. Waarenhallen mit unteren oder oberen Stockwerken zielen darauf ab.

Für das Verschieben auf Bahnhöfen werden entweder die Zugslocomotiven oder specielle Verschublocomotiven oder andere mechanische Hilfsmittel verwendet, indem man die Arbeit mit der Hand oder mit animalischer Zugkraft soweit als möglich vermeidet.

Man ist allgemein der Ansicht, dass für Rangirbahnhöfe die Anlage von Abrollgeleisen das beste und billigste System ist, wenn die topographischen und anderen Bedingungen sich dafür eignen. Bei Stockgeleisen scheint es vortheilhaft zu sein, ihnen eine Neigung gegen die Prallböcke zu geben, welche von 2 *mm* (in Frankreich) bis zu 6 *mm* (in England) beträgt.

Von den Hilfsmitteln im eigentlichen Sinne, welche zur Erleichterung der Bahnhofarbeiten dienen, sind wenige, welche in den letzten Jahren wesentliche Veränderungen erfahren haben.

Es sind vorzüglich die Fortschritte der Elektrotechnik, welche es ermöglichen werden, in Zukunft von einer einzigen Kraftquelle aus weithin Licht zu vertheilen, zugleich Gangspille, Drehscheiben, Schiebebühnen, Krahne, Aufzüge und andere Maschinen zu betreiben, auch in einzelnen Fällen die Weichen und Signale zu bethätigen.

Die Combination des Verschiebens mittelst Schwerkraft und mittelst Locomotiven und anderen mechanischen Einrichtungen ergibt häufig zufriedenstellende Resultate.

Fahrbetriebsmittel, welche ihrer Bestimmung gut angepasst sind, bilden einen wichtigen Factor für die Verladearbeiten; Bremsen, Kupplungsketten und Verschubstangen erzielen bedeutende Erleichterungen in manchen Bahnhöfen, wo solche Mittel mit den bestehenden Betriebsmitteln verwendet werden konnten.

XI. Signale.

1. Neue Verbesserungen an Block- und Weichen-Sicherungsapparaten mit besonderer Berücksichtigung der Ersparniss an Installationskosten.
2. Signale in den Tunnels.
3. Vorkehrungen zur Vermeidung von Zusammenstössen auf gefährlichen Punkten von Hauptbahnen beim Ueberfahren von Haltsignalen.
4. Ersatz der verschieden farbigen Signale durch einfarbige geometrische Formen behufs Vermeidung der aus Farbenblindheit oder Gesichtsschwäche entspringenden Gefahren.

Referenten: L. Motte,*) Ingenieur-adjoint au chef de Service des voies et travaux, Etat belge; Tompson,**) Signal superintendant, London and North-Western Railway.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Tompson setzt aus einander, dass mit dem auf der London and North-Western Railway üblichen Staff-System oder Tabletsystem, das absolute oder auch permissive Blocksystem durchgeführt werden kann, dass auf den Linien von Neu-Südwales die Staff-Auswechslung ohne Anhalten der Züge immer mehr Verbreitung findet. Er spricht sich gegen die Anwendung automatischer Blockeinrichtungen aus.

L. Motte theilt mit, dass von den Eisenbahnverwaltungen des Continents sich keine einzige zur Anwendung automatischer Blockapparate herbeigelassen hat. Eine einzige Ausnahme bilden gewisse Semaphore, die sich nach dem Passiren eines Zuges selbstthätig auf Halt stellen, wobei jedoch für den bezüglichen Bediensteten die Verpflichtung beibehalten wird, die Signalvorrichtung zu bethätigen, gerade so wie im Falle der Abwesenheit jeder automatischen Einrichtung.

C. H. Platt (New-York, New-Haven and Hartford-Railway) erklärt, dass in den Vereinigten Staaten das mit Hand controlirbare System Sykes ebensowohl angewendet wird, als das automatische System Stiffson (Ungar. Staatsbahnen), bespricht die automatische Blockirung der Strecke New-York—Philadelphia und erklärt, dass nach allen von ihm eingeholten Erkundigungen der Gebrauch des automatischen Blocksystems ohne Gefahr sei, und dass jene Apparate zu bevorzugen wären, welche die Linie im Momente blockiren, in welchem ein Räderpaar auf die Blockstrecke gelangt.

Eddy berichtet über die Blockirung der Bahnen in Neu-Südwales.

Ad 2. und 3. Diese beiden Punkte werden von der dritten Section gemeinsam in Berathung gezogen.

Tompson resumirt die Ergebnisse seines Referates über beide Fragen.

---

*) *L. Motte, Vorbericht für die Länder nicht englischer Zunge, im Bulletin vom December 1894, pag. 1042, ferner Nr. 5 der französ. Nr. 8 der engl. Sep.-Abdr.* Der Autor bespricht in fünf Capiteln der Reihe nach: A. das Blocksystem, B. die Weichen- und Signalsicherungen, C. die Tunnelsignale, D. die Vorkehrungen zur Vermeidung von Zusammenstössen auf gefährlichen Punkten von Hauptbahnen, beim Ueberfahren von Haltsignalen, E. den Ersatz der verschieden farbigen Signale durch einfarbige geometrische Formen.

Der dem Berichte beigegebene Anhang betrifft: A. Formular des Fragebogens, B. Beschreibung des Schienen-Durchbiegungscontactes von Siemens & Halske, C. Pedalcontact System Servais, D. Beantwortung des Fragebogens (Formular A) durch die Französische Nordbahn, E. Beschreibung eines Blocksystems der P. L. Mittelmeer-Bahn, F. Auszüge aus den Antworten der Französischen Staatsbahnen, G. Uebersichtstabelle der Blockeinrichtungen des Bahnhofes Pistoia (System Bianchi-Servettaz) mit der Angabe der Anschaffungs- und Instandhaltungskosten, H. elektrische Verriegelung System Saxby & Vignier, I. Sicherung einer Drehbrücke (Belgische Staatsbahnen), K. Auszug aus den Vorschriften der Französischen Westbahn betreffs Tunnelsicherung.

**) *Thompson. Vorbericht für die Länder englischer Zunge. Bulletin April 1895. pg. 824, ferner Nr. 14 und 27 der französ. sowie Nr. 18 der engl. Sep.-Abdr.* Der Berichterstatter hat einen Fragebogen mit 75 Fragen versendet, und sind die gestellten Fragen nebst einem Resumé der eingelangten Antworten wiedergegeben. Anhang A enthält die ausführlichen Beantwortungen, welche Seitens der Great Western Railway, London and North-Western Railway, Midland Railway und der Bahnen in Neu-Südwales eingegangen sind. Anhang B betrifft das Vorgehen der englischen Gesellschaften auf Grund der Bestimmungen des Board of Trade. Anhang C enthält eine Instruction für die Durchführung des elektrischen Staff-Systems auf den Bahnen in Neu-Südwales, Anhang D die Beschreibung eines zu diesem Systeme gehörigen Duplex-Weichenschlosses.

Dem Berichte sind noch sechs Specialberichte (Noten) angeschlossen, von denen der erste und zweite im 14. Separathefte, der dritte, vierte, fünfte und sechste im 27. Separathefte (französ.) aufgenommen sind, und zwar:

1. Note von Ravnar Wilson. Bulletin November 1894. pg. 894. 2. Note der Italienischen Mittelmeerbahn. Bulletin Februar 1895. pg. 378. 3. Note von Th. Ely. Bulletin Juni 1895. II. Bd. pg. 2421. 4. Note der American Railway Association. Bulletin Juni 1895. II. Band. pg. 2436. 5. Note von Robert Pitcairn. Bulletin Juni 1895. II. Band. pg. 2588. 6. Note von A. T. Dice. Bulletin Juni 1895. II. Bd. pg. 2622.

Ramaekers bemerkt, dass selbst die vollkommensten Signale keine absolute Sicherheit zu bieten vermögen, weil man immer mit der Unzuverlässigkeit der menschlichen Thätigkeit zu rechnen hat.

Das sicherste Mittel, die verhängnissvollen Consequenzen, welche das Ueberfahren eines Haltsignales mit sich bringt, abzuschwächen, bestehe in der Anbringung eines Stockgeleises, in welches schlimmsten Falles die Züge abgelenkt werden können. Rücksichtlich der in der Regel mit continuirlichen Bremsen versehenen Personenzüge ist das Problem sehr leicht zu lösen. Bei den Lastzügen sind die Schwierigkeiten selbstverständlich grösser, aber keineswegs unübersteiglich. Es ist zunächst zu beachten, dass diese Züge langsam fahren. Um also ihr Anhalten ohne Schaden zu sichern, kann man am Eingange des Stockgeleises Knallsignale anbringen. Man kann auch in der Verlängerung des Stockgeleises auf einem Holzboden eine Lage trockener Erde von hinlänglicher Dichtigkeit aufschütten, welche Locomotive und Wagen zu durchpflügen haben werden. Endlich sollte das Sicherheitsgeleise nicht in einer Pufferwehr, sondern in einer sanft ansteigenden Böschung enden, um eine Zertrümmerung des rollenden Materials zu verhindern.

Ely (Pennsylvania Railroad) theilt mit, man habe an den gefährlichen Stellen eine Entgleisungs-Weiche angebracht, welche die Züge auf Schotter, der mit einer Schichte lockerer Erde überdeckt ist, entgleisen lässt. Diese Mittheiluug wird von den übrigen amerikanischen Delegirten bestätigt. Personenzüge wurden auf diese Weise ohne Verletzung von Personen zur Entgleisung gebracht, und man ist in Amerika allgemein der Ansicht, dass die Entgleisung auf Schotter weniger Gefahr bietet, als die Ueberleitung der Züge auf ein Nebengeleise.

Ad 4. Motte referirt über diese Angelegenheit, und liesse sich hienach fast unmittelbar eine entsprechende Lösung finden.

General Hutchinson betont die Schwierigkeit, während der Nachtzeit den Lichtern die gesuchten verschiedenartigen Gestalten zu verleihen. Mehrere andere Delegirte liefern interessante Mittheilungen über die Versuche, welche in dieser Richtung hin auf ihren Netzen gemacht wurden, jedoch negative Resultate ergeben haben, und man einigte sich allgemein dahin, dass dieses System bei Nacht kein praktisches Resultat aufweist.

Der Vorsitzende befragt sodann die Section über ihre Anschauung betreffs der farbigen Nachtsignale.

Eddy theilt mit, es bestehe das Bestreben, bei der Signalisirung die weisse Farbe auszuschliessen und lediglich die grüne und rothe Farbe zur Bezeichnung der Begriffe „freie Fahrt" und „Halt" zu verwenden. Die Wahrnehmung der weissen Farbe auf einem Punkte, wo der Maschinenführer ein bestimmtes farbiges Signal erwartet, gilt dann als Gefahrsignal.

Neele (London and North-Western Railway) und Cottesco (rumänische Bahnen) sprechen sich in gleichem Sinne aus. Maurer (Frankreich) bezweifelt, dass zwei Farben genügen könnten, und die französischen Delegirten theilen seine Anschauung.

Ely erklärt, dass in Amerika noch alle drei Farben im Gebrauche stehen. Man vermochte keine für Fernsignale geeignete dritte Farbe zu finden, und demgemäss gelten roth, grün und weiss überall dort als nothwendig, wo man Fernsignale verwendet.

Beschlüsse
bezüglich des Block- und Wechselsicherungssystems.

Zweierlei Blocksysteme sind angewendet worden: das automatische und das nicht automatische System. Diejenigen, welche das automatische Blocksystem angewendet haben, geben die durch Urkunden unterstützte Versicherung, dass es einen hinlänglichen Grad von Sicherheit gewährt.

Auf eingeleisigen Linien kann das automatische System nach beiden Richtungen Sicherheit bieten. Es gibt Systeme, welche es ermöglichen, dass die directen Züge auf eingeleisigen Linien ohne Anhalten oder Verminderung ihrer Fahrgeschwindigkeit die Zwischenstationen passiren können.

Rücksichtlich der Weichensicherung hat die Versammlung mit Interesse von den betreffenden Theilen der Referate der Herren Thompson und Motte Kenntniss genommen.

Note 1 enthält einen interessanten Bericht über eine Reihe von Unfällen, die sich auf dem Netze der Lancashire und Yorkshire Railway in Folge unrichtigen Functionirens des Blocksystems ereigneten. Note 2 enthält eine Beschreibung des hydroelektrischen Blocksystems von Cardani, Note 3 die Beantwortung von 77 Fragen durch den Chefingenieur der Pennsylvania Railroad, Th. Ely. Anhang A zu dieser Note gibt die Skizze einer sehr complicirten Bahnhofanlage in Chicago. Note 4, 5 und 6 behandeln die Entwicklung der automatischen Blockeinrichtungen in den Vereinigten Staaten Nordamerikas.

XII. Sammel- und Zustreifdienst.

Organisation des Sammel- und Zustreifdienstes für Waaren, welche mittelst Eisenbahnen verfrachtet werden sollen

Berichterstatter: Twelvetrees,*) chief goods manager, Great Northern Railway.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Nachdem Twelvetrees seinen Bericht besprochen hat, entwickelt sich eine Discussion, in welcher Turner (Midland Railway) sehr warm für die Zustreifung und Abholung in eigener Regie der Bahnverwaltungen eintritt, da die Anwesenheit von fremden Unternehmern in den Bahnhöfen eine Quelle von Unzukömmlichkeiten ist. Ueber Aufforderung des Präsidenten erklärt Gardner (New York, New Haven and Hartford Railway), dass bei den amerikanischen Bahnen das Abholen und Zustreifen in eigener Regie sich nicht einführen lässt, weil die Spediteure bei den hohen Taxen, welche allgemein und ohne Klage bezahlt werden, sich dieses lucrative Geschäft nicht leicht nehmen lassen würden und weil ein missglückter Versuch einer derartigen Einführung bei der Art der Concurrenz der Bahngesellschaften und der feindseligen Haltung der Regierung gegen die Bahnen, verhängnissvoll werden könnte. Picard sagt, dass die französischen Bahnen die Zustreifung und Abholung in eigener Regie nur bezüglich der Stückgüter anstreben. Die Paris-Lyon-Mediterranée, die Ouest- und die Orléansbahn sind auf das Regiesystem übergegangen und decken dabei ihre eigenen Kosten.

Beschlüsse.

Ein gut organisirter und rascher Sammel- und Zustreifdienst kann mit Recht als eines der wesentlichsten Elemente einer guten Betriebführung betrachtet werden.

Wenn es richtig ist, zu sagen, dass eine schnelle Verfrachtung der Waaren eine bessere Ausnützung der Fahrbetriebsmittel und der Bahnhöfe erzielt, so kann man desgleichen bekräftigen, dass ein gut organisirter Sammel- und Zustreifdienst, welcher entsprechend überwacht oder besser noch von den Bahngesellschaften geleitet ist, ganz ähnliche und zum mindesten ebenso zufriedenstellende Ergebnisse liefert.

Die Versammlung erkennt, dass betreffs der Stückgüter das beste System, um in grossen Städten einen guten Sammel- und Zustreifdienst zu erzielen, das der eigenen Regie ist. Für Städte zweiten Ranges muss man jenes System der Unternehmung wählen, welches den örtlichen Verhältnissen am besten entspricht.

Dabei ist wohl verstanden, dass der freie Zutritt zu den Bahnhöfen den Privatunternehmungen in keinem Falle untersagt werden kann; aber das gute Functioniren des in Regie durchgeführten Dienstes und der Hilfsbureaux in der Stadt haben den grossen Vortheil, sowohl den Erfordernissen des Dienstes zu entsprechen, als auch dem Publicum alle nothwendige Bequemlichkeit zu bieten.

Discussion in der Vollversammlung.

Clark (New York, New Haven and Hartford Railway) bemerkt, dass einige Mitglieder der Section der Ansicht zu sein scheinen, dass man in den Vereinigten Staaten dem englischen Systeme abhold ist, wogegen seine Gesellschaft dasselbe in New York einzuführen gedenkt, wo sie fünf Bahnhöfe hat, welche, wie viele englische Bahnhöfe, die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben.

*) *M. Twelvetrees. Juni 1895, ferner Nr. 25 der franz. und Nr. 17 der engl. Sep.-Abdr.* Der Bericht beschränkt sich auf die Besprechung des in England üblichen Sammel- und Zustreifdienstes, welcher allgemein als musterhaft gilt. Er beschreibt an Beispielen die Organisation, bringt Angaben über die Kosten und Tarife und über den Umfang des Verkehres und enthält einige übersichtliche tabellarische Zusammenstellungen.

Administration der Belgischen Staatsbahnen. Bulletin Juni 1895, ferner Nr. 25 der franz. und Nr 17 der engl. Sep.-Abdr. Die Note bespricht verschiedene Versuche, welche die Belgischen Staatsbahnen mit dem seit 1893 angenommenen Systeme der vollständigen Vergebung des Sammel- und Zustreifdienstes an Unternehmer geführt haben. Vom August 1896 angefangen beabsichtigen die Belgischen Staatsbahnen einen neuen Versuch, indem sie die Privatunternehmung zur Lieferung der Bespannung heranziehen wollen. Ein Anhang zur Note enthält den Entwurf für die bezüglichen Vertragsbestimmungen.

Administration der Französischen Westbahn. Bulletin Juni 1895, ferner Nr. 25 der franz. und Nr. 17 der engl. Sep.-Abdr. Die Note berichtet, dass in Paris der Sammel- und Zustreifdienst von den Bahnverwaltungen mit eigenen Hilfsmitteln und in eigener Regie bewältigt wird. Im Jahre 1894 haben sich die Bahnverwaltungen über Auftrag der Regierung zur Aufstellung gleichförmiger Bedingungen geeinigt. Diese Bedingungen sind in extenso wiedergegeben.

XIII. Dienstorganisation.

Berichterstatter: Duca,*) General-Director der Rumänischen Staatsbahnen, Professor an der Schule für Brücken- und Strassenbau in Bukarest;
Harrison,**) General-Director der London and North Western Eisenbahn.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Berichterstatter Duca heht hervor, dass der Grundsatz der „einheitlichen Leitung" allgemein angenommen zu sein scheint. Betreffs der dem Director unterstellten Dienstvorstände sind vorwiegend zwei Systeme zu unterscheiden:

1. Der Director verkehrt unmittelbar mit den Dienstvorständen der Departements.
2. Er ist gehalten, die Meinung eines aus den Departements-Vorständen gebildeten Beirathes einzuholen.

Die Anhänger des ersten Systems berufen sich auf den Grundsatz der einheitlichen Leitung, während jene des zweiten behaupten, dass eine einzelne Person nicht ein so universelles Wissen besitzen könne, welches dieselbe befähigen würde, auf die Mitwirkung eines Beirathes zu verzichten.

Der Referent ist der Anschauung, man müsse jedem Dienstvorstand die Verantwortung für sein Departement überlassen. Die Aufgabe des Directors bestehe darin, die vollständige Uebereinstimmung zwischen den einzelnen Diensteszweigen herzustellen und das Zusammenwirken Aller nach dem gleichen Ziele zu überwachen. Der Directionsdienst zerfällt in mindestens drei Sectionen: 1. Secretariat, allgemeine Angelegenheiten, Buchhaltung, Personalien etc.; 2. Verkehr, Zugförderung und commercieller Dienst; 3. technischer Dienst. Diese Dienstzweige werden noch überdies nach Massgabe der Ausdehnung der Netze entsprechend untertheilt.

Für den executiven Dienst sind zwei Systeme zu unterscheiden. Bei dem einen sind die Strecken eines Netzes in Directionsbezirke getheilt und jede Direction hat eigene, von den übrigen Directionen unabhängige Organe. Bei dem zweiten System zerfällt das ganze Netz in mehrere Bahnbetriebsämter, welche von einander unabhängig, aber insgesammt der Centralverwaltung untergeordnet sind. Der Referent spricht sich für das erste System aus und begründet seine Anschauung mit dem Hinweis auf die Preussischen Staatsbahnen, bei welchen in jüngster Zeit das System der Bahnbetriebsämter verlassen wurde.

Alle Eisenbahnen unterstehen der Oberaufsicht des Staates. Die Durchführung der Beaufsichtigung ist verschieden, je nachdem der Betrieb durch den Staat oder durch Privatgesellschaften geführt wird. Der Staat intervenirt in Fragen allgemeiner Bedeutung; ausserdem beaufsichtigt er die Bahnerhaltung, die Ausführung sonstiger technischer Arbeiten, den Zugsverkehr, die Tarife etc. Auch controlirt er die Finanzgebahrungen der Gesellschaften.

Wenn auch das Recht der Staatsaufsicht unbestreitbar ist, so muss doch darauf gedrungen werden, dass durch die Ausübung desselben die Regelmässigkeit des Dienstes in keiner Weise beeinträchtigt werde.

---

*) *Duca. Vorbericht für die Länder nicht englischer Zunge. Bulletin Februar 1895. p. 141, ferner Nr. 6 der franz. und Nr. 12 der engl. Sep.-Abdr.*

**) *Harrison. Vorbericht für die Länder englischer Zunge. Bulletin April 1895. p. 613. Nr. 11 der franz. und Nr. 12 der engl. Sep.-Abdr.*

Duca gibt in einer umfangreichen Arbeit von 239 Seiten ein Bild der Organisation der Staatsbahnen und der grösseren Privatbahnen für nachbenannte Länder: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Holland, Italien, Norwegen, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden und die Schweiz. Die gegebenen Daten beziehen sich jedoch nur auf Hauptbahnen. Die Uebersicht des umfangreichen Stoffes wird durch zahlreiche tabellarische Zusammenstellungen erleichtert. Den Schluss bilden vier Capitel über die Organisationen: 1. der Directionen, 2. des administrativen Centraldienstes, 3. des Executivdienstes, 4. der höheren Instanzen, als: Staatliche Controle, Verwaltungsräthe, Directionscomités etc.

Harrison behandelt in einem kurzen Berichte: I. Die Bahnen Grossbritanniens und Irlands, II. Die Bahnen anderer Länder englischer Zunge. Die bezüglich der letzteren gegebenen Daten beziehen sich auf: A. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, B. Australien (Neu-Südwales und Queensland), C. Südafrika, D. Indien, E. Südamerika (Argentinien).

A. Dubois (Präs. der Comm. intern.). *L'histoire, l'organisation et les résultats du Congrès international des chemins de fer. Bulletin 1895. Vol IX. p. 511, ferner Nr. 10 der franz. und Nr. 15 der engl. Sep-Abdr.* Diese hier an die Frage XIII noch am besten zu reihende geistreiche Notiz recapitulirt in grossen Zügen die in den ersten vier Sessionen erzielten Erfolge des Congresses, wobei die österreichischen Facharbeiten und die damit erzielten Congressbeschlüsse besonders hervorgehoben werden.

Die vom Staate betriebenen Bahnen werden je nach ihrer Bedeutung in mehrere von einander unabhängige Directionen getheilt oder von einer einzigen Direction verwaltet; immer unterstehen sie nur einer einzigen höheren Behörde: dem Ministerium. Doch findet man manchmal zwischen das Ministerium und die Directionen noch andere Instanzen eingeschoben. Es scheint jedoch die Vermehrung der Instanzen der Verzögerung des Geschäftsganges Vorschub zu leisten, und betont der Referent, dass den Eisenbahnen der Charakter commercieller Unternehmungen gewahrt werden solle.

Ludvigh (Ungarische Staatsbahnen) bekämpft die Anschauung des Referenten über die Bahnbetriebsämter und weist darauf hin, dass sich dieselben in Ungarn nach Verstaatlichung der grossen Bahnlinien gut bewährt haben.

Griolet (Französische Nordbahn) bemerkt, dass der Staatsbetrieb hinsichtlich der Organisation des Dienstes sehr jenem der grossen Privatgesellschaften gleiche. Er empfiehlt die Einrichtung von Directionen, welche alle drei Dienstzweige in sich vereinigen, insbesondere für Secundärnetze, und weist auf diesbezügliche Einrichtungen Nordbelgiens hin.

Heurteau (Paris-Orléans-Bahn) betont, es sei an dem Grundsatze festzuhalten, dass in jedem Dienstzweige und auf jeder Stufe der Beamtenhierarchie jeder Beamte direct seinem unmittelbaren Vorgesetzten verantwortlich sei.

Aucoc (Midi, Frankreich) gibt der Anschauung Ausdruck, dass die Bahnbetriebsämter rücksichtlich ihres Wirkungskreises in sehr enge Schranken gewiesen und immer unter die Autorität des General-Directors gestellt sein müssen.

Ludvigh bemerkt zu Gunsten der Bahnbetriebsämter, dass dieselben gewisse Detailfragen an Ort und Stelle zu lösen haben und dies leichter und erfolgreicher besorgen können als eine General-Direction.

v. Grimburg (Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) meint, dass unter der Voraussetzung eines guten Personals jedes System erfolgreich sein könne, und erinnert an den Ausspruch Disraeli's: „Wir setzen zu viel Vertrauen in die Systeme und bekümmern uns nicht genug um die Auswahl der Männer."

Heurteau bemerkt, dass die Decentralisation des Dienstes gewisse Vortheile bieten könne, dass jedoch für die freien Entschliessungen der Executivorgane die Staatscontrole über alle Einzelheiten des Dienstes einige Schwierigkeiten verursacht.

Harrison macht unter Bezugnahme auf sein Referat darauf aufmerksam, dass wegen der Verschiedenartigkeit der den einzelnen Gesellschaften eigenen Verhältnisse sowohl in dem vereinigten Königreiche, als auch in den anderen Ländern englischer Zunge allgemeine und absolut giltige Grundsätze nicht aufgestellt werden können. Das Wesentliche sei ein gutes Personal unter einer Direction, zu der es Vertrauen habe. Er hält es für nothwendig, derart zu centralisiren, dass die Beamten völlig in der Hand ihrer verantwortlichen Vorgesetzten seien.

Der Referent Harrison theilt über Griolet's Anfrage noch mit, dass in England die Abtheilungsvorstände in allen ihr eigenes Departement betreffenden Fragen unmittelbar dem Verwaltungsrathe unterstehen, und dass sie den General-Director zu Rathe ziehen, wenn sie es in wichtigen Angelegenheiten für nöthig halten. Des Weiteren theilt Harrison mit, dass in England jedes Departement seine eigene abhängige Buchhaltung habe, welche jedoch wiederum von einer centralen, durch öffentliche Buchverständige geprüften Centralbuchhaltung abhängig bleibe. Ueberdies entsenden noch die Actionäre zwei vom Verwaltungsrathe der Gesellschaft unabhängige und ihnen direct verantwortliche Buchverständige.

Simon bemerkt, dass die Controle in Holland streng sei, und dass die Bahnen der Niederlande ausschliesslich von Gesellschaften betrieben werden. Zur Regelung der Geschäftsgebahrungen dieser Gesellschaften wurde im Jahre 1875 ein eigenes Gesetz geschaffen und eine Betriebsvorschrift erlassen.

Beschlüsse.

Es ergibt sich aus der Berathung, dass die Aufstellung und Gliederung der Dienstzweige je nach den Bahnnetzen sehr verschieden ist, und erscheint es schwierig, eine einheitliche Methode für dieselben anzuwenden. Wenn sich auch für Bahnen von grosser Ausdehnung eine gewisse Decentralisation dringend empfiehlt, ist es gleichwohl nothwendig, alle Dienstzweige, welchen man immerhin eine gewisse, ihrer Stellung entsprechende Initiative einräumt, einer höheren Behörde unterzuordnen. Das Hauptgewicht liegt daher augenscheinlich in der richtigen Auswahl und in der Tüchtigkeit des Personals.

(Schluss folgt.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 8. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. April gelangte der Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Dr. Verkauf und Genossen in Angelegenheit der Auflösung der österreichischen Eisenbahner-Organisationen in Verhandlung. Derselbe lautet:

„Das Abgeordnetenhaus wolle einen Sonderausschuss, bestehend aus 36 Mitgliedern, einsetzen, der die Gesetzmässigkeit der der Auflösung der Organisationen der Eisenbahnangestellten vorausgegangenen und nachgefolgten Verwaltungsacte, sowie die Art und die Veranlassung dieser Auflösung prüfen und binnen vier Wochen Bericht erstatten soll."

Abg. Dr. Verkauf bemerkt, seine Partei sei genöthigt, die Auflösung von sieben der grössten Eisenbahner-Organisationen Oesterreichs, welche einen Mitgliederstand von über 25.000 Personen umfassen, zur Erörterung zu bringen. Diese Mitglieder seien dadurch ihrer Ansprüche auf Rechtsschutz, auf Unterstützung in ausserordentlichen Nothfällen und auf den Schutz, der ihnen durch die Organisation gegenüber den Unternehmern gewährt wurde, einfach beraubt worden. Der Antrag sei dringlich nicht nur vom Standpunkte der Eisenbahnbediensteten, sowie der gesammten österreichischen Arbeiterschaft, sondern auch vom Standpunkte des reisenden Publicums und am allerdringlichsten vom Standpunkte der Regierung selbst. Wenn man heute dem leidenden Gewerbe- und Bauernstande durch Schaffung von Organisationen helfen wolle, um wie viel dringender bedürfe erst die Arbeiterschaft solcher Organisationen. Ihren einzigen Schutz gegen das übermächtige Grosscapital finde sie in ihrer Organisation. Redner verweist auf die sehr mächtigen und grossen Organisationen der Eisenbahnbediensteten im Auslande. Redner erörtert ausführlich die Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten und betont, dass durch die Beseitigung ihrer Organisation ihre Lage verschlimmert worden sei, ja die Eisenbahn-Unternehmungen seien dadurch zu Cartellen gegen jedwede Forderung auf Verbesserung der materiellen Lage der Eisenbahnbediensteten ermuthigt worden. Die Organisation der Eisenbahnbediensteten sei auch im Interesse des reisenden Publicums gelegen; durch die übermässig lange Arbeitszeit werde bei den Bediensteten Schlaftrunkenheit und sogar Störung des Bewusstseins hervorgerufen, und welche Gefahren daraus entstehen, sei durch traurige Erfahrungen bewiesen. Eine Gefahr für die Reisenden bestehe auch in der Prämienwirthschaft, welche die Arbeitszeit der Bediensteten übermässig verlängere, insbesondere aber in den Kohlenprämien, welche dahin geführt haben, dass einzelne Locomotivführer, um Dampf und damit Kohlen zu sparen, die Sicherheitsventile des Dampfkessels der Locomotive vernageln. Die Organisation der Eisenbahnbediensteten, welche die bestehenden Uebel aufgedeckt, sei allerdings in directem Widerspruche mit dem Streben nach hohen Tantièmen und Dividenden, sowie nach hohen Ankaufspreisen der Bahnen. Im Interesse des Staates liege es, die Quellen der geschilderten Gefahren zu verstopfen. Redner bespricht sodann die in der behördlichen Entscheidung angeführten Gründe für die Auflösung der Organisationen und bemerkt, dass die darin angeführten Thatsachen unrichtig seien, was auch die Behörden hätten wissen müssen. Die Organisationen seien aufgelöst worden, weil sie angeblich Zwecke verfolgten, welche mit den Staatsinteressen nicht in Einklang stehen. Da halte man eben die Interessen des Grosscapitals für Staatsinteressen, und deshalb habe man die Organisationen aufgelöst. Im Interesse der Regierung selbst müsste es gelegen sein, wenn ein Ausschuss alle gegen ihre Massregel vorgebrachten Anschuldigungen prüfe. Redner bittet schliesslich das Haus, seinen Antrag anzunehmen und die ganze Angelegenheit im Ausschusse einer unparteiischen Prüfung zuzuführen

Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Graf Badeni:

Hohes Haus! Ich werde mich möglichst kurz fassen, nachdem meine Worte den einzigen Zweck haben, die Verfügung der Regierung zu begründen.

Die Organisation der Eisenbahnbediensteten hat bei uns im Jahre 1893 begonnen, und zwar auf Grund des Gesetzes über das Vereinsrecht vom Jahre 1867. Es hat im Jahre 1893 in Zürich ein Eisenbahnercongress stattgefunden, und diese Organisation der Eisenbahnbediensteten muss als ein Ausfluss der in Zürich gefassten Beschlüsse angesehen werden.

Der genannte Züricher Eisenbahnercongress schloss sich damals an einen allgemeinen Socialistencongress an. Die Regierung machte ursprünglich der Bildung dieser Vereins-Organisationen keine Schwierigkeiten, weil sie nicht den Vorwurf auf sich laden wollte, auf die blosse Vermuthung hin, dass diese Organisationen vielleicht versteckte Ziele haben könnten, den Eisenbahnbediensteten die Möglichkeit zu benehmen, ihre Rechte und Interessen im Rahmen der bestehenden Gesetze wahrzunehmen und zu verfechten.

Die Regierung beschränkte sich nur darauf, das Wirken dieser Organisationen zu beobachten. Nach dem Züricher Eisenbahnercongress sind in rascher Aufeinanderfolge sechs Vereine der Eisenbahnbediensteten in Wien gegründet worden, und diese haben ihre Wirksamkeit durch Zweigvereine auf alle im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder erstreckt, fanden aber wieder ihren Sammelpunkt in einem im Februar 1894 in Wien gegründeten Verbande der Gewerkschafts-, Fach- und Unterstützungsvereine der Eisenbahner und verwandter Berufe Oesterreichs.

Alle diese Vereine sind nur als Mittel zu dem Zwecke ins Leben gerufen worden, um die Agitation in die Reihen der Eisenbahnbediensteten zu tragen. Es ist ja schon auf dem Züricher Eisenbahnercongresse ganz deutlich ausgesprochen worden, dass die Propaganda unter den Eisenbahnbediensteten eines der Hauptziele der internationalen Organisation des Socialismus bildet, und es ist auch daher in aufreizenden Vorträgen den organisirten Eisenbahnbediensteten stets die Solidarität ihrer Interessen mit denjenigen des allgemeinen Proletariats zu Gemüthe geführt worden; es wurde ihnen stets prophezeit, nur auf diesem Wege sei der endliche Sieg gegenüber den sie ausbeutenden Eisenbahn-Verwaltungen zu erreichen, und sie wurden auch stets haranguirt zu einer völligen Verschmelzung ihrer Organisation mit derjenigen des allgemeinen Proletariats.

Dass diese Bestrebungen nicht ohne Erfolg geblieben sind, das hat schon der im vorigen Jahre in Wien abgehaltene Eisenbahnercongress bewiesen, der den Anschluss der Organisationen der Eisenbahner an die Gewerkschaftscommission, eine ausserhalb des Gesetzes stehende und daher auch jeder rechtlichen Grundlage entbehrende socialdemokratische Organisation, beschlossen hat. Das öffentlich vertretene Endziel der von der Parteiführung der organisirten Eisenbahnbediensteten unternommenen Reformaction gipfelt in einem völligen Umsturz der gegenwärtig geltenden, im Gesetz- und Verordnungswege geregelten und durch die Natur des öffentlichen Dienstes im Allgemeinen und des Eisenbahndienstes insbesondere bedingten Normen für das Personal bei den Eisenbahnen. Die in der Presse und in den Vereinsversammlungen lebhaft vertretenen und dann auch auf dem Eisenbahnercongresse im Beschlusswege aufgestellten Forderungen würden, wenn man sie realisiren wollte, eine förmliche Lahmlegung der Eisenbahn-Verwaltungen ihrem Personal gegenüber zur Folge haben und die Existenz der Eisenbahn-Unternehmungen sogar in Frage stellen. Als geeignetstes und verlässlichstes Kampfmittel zur Erzwingung dieser weit gesteckten Ziele wurde auch ein allgemeiner Strike der organisirten Eisenbahnbediensteten in Aussicht genommen, der aber allerdings erst dann inscenirt werden sollte, wenn die Organisation dergestalt an Umfang gewonnen und auch innerlich gefestigt sein wird, dass man einen sicheren Erfolg von einem derartigen Gewaltschritte erwarten könnte.

Mit Rücksicht auf die ziemlich rasch um sich greifende und sich verbreitende Organisation musste die Möglichkeit eines gewiss zur unbequemsten Zeit ausbrechenden allgemeinen Strikes immer näherrücken, was schon an und für sich eine grosse Gefahr für die Staatsinteressen bildet. Aber eine nicht mindere Gefahr birgt auch in sich diese planmässig unternommene Action der Untergrabung jedweder dienstlicher Subordination. Um dies zu erreichen, wurde stets dahingewirkt, in den Reihen der Eisenbahnbediensteten die Unzufriedenheit wachzuerhalten, und zwar durch die der Organisation zur Verfügung stehende zahlreiche Fachpresse und speciell durch das Organ des Verbandes, den „Eisenbahner". Da wurden immer einerseits alle dienstlichen Vorfälle unter weitestgehender Entstellung besprochen, alle dienstlichen Verfügungen in der gehässigsten Weise bekrittelt und die Vorgesetzten rastlos angegriffen und verächtlicher Eigenschaften geziehen. Andererseits aber wurden die für das Eisenbahnpersonal in der letzten Zeit speciell Seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung unter enormen, die Summe von mehreren Millionen jährlich ausmachenden Geldopfern ergriffenen Massnahmen entweder todtgeschwiegen oder in ihrem Werthe vollständig herabgesetzt.

Der im October 1896 in Wien abgehaltene Eisenbahnbeamten-, Unterbeamten- und Hilfsbeamten-Tag hat den klaren

Beweis erbracht, dass diese Bewegung, welche das den gewerblichen Arbeitern am nächsten stehende Werkstättenpersonal vor Allem herangezogen hat, sodann auf das Zugspersonal übersprang und erst später das mehr zerstreut lebende und mehr der Landbevölkerung angehörende Wächterpersonal in ihren Kreis zog, nunmehr auch einen Theil des Beamtenpersonales erfasst hat.

Es kann nun nicht dem leisesten Zweifel unterliegen, dass diese wahrgenommenen Bestrebungen und zum Theil auch die erreichten Erfolge, welche bereits zu unhaltbaren dienstlichen Zuständen geführt haben, ebensowohl im Hinblick auf die unbedingte Nothwendigkeit der ungestörten Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes, wie auch mit Rücksicht auf die mit der letzteren verknüpften Staatsinteressen höchster Art sich geradezu als gemeingefährlich darstellen. In Folge dessen ist auch für die Regierung die Pflicht erwachsen, dieser Vereins-Organisation, von der wir eben hier sprechen, ein Ende zu machen. Gegen diese Verfügung stand den Betroffenen das Recht zu, sich mittelst Beschwerde an das Reichsgericht zu wenden. Dies ist in dem gesetzlich anberaumten Termine geschehen, und das Reichsgericht wird sich darüber auszusprechen haben, ob hier das Gesetz verletzt wurde. Die Regierung muss sich aber mit voller Entschiedenheit gegen die beabsichtigte Einsetzung eines parlamentarischen Untersuchungs-Ausschusses wenden, weil sie darin einen Eingriff in ihr Executivrecht erblickt, welches sie unter allen Umständen wahrzunehmen und zu bethätigen wissen wird.

Abg. Tusel erklärt, er finde sich als der einzige Fachmann in diesem Hause trotz der Argumente des Abg. Dr. Verkauf, welche weder mit der Auflösung der Organisationen, noch mit der Dringlichkeit des Antrages etwas zu thun haben, veranlasst, gegen die Dringlichkeit des Antrages zu stimmen. Die Fach-Organisationen der Eisenbahner haben einerseits den ihnen bei ihrer Gründung zugewiesenen Wirkungskreis überschritten, andererseits aber eine wirklich fachliche Thätigkeit gar nicht begonnen. Jede Fach-Organisation werde von den betheiligten Kreisen auf das wärmste begrüsst, und in diesem Sinne sei auch die Gründung von Fach-Organisationen der Eisenbahner mit Jubel aufgenommen worden. Die Organisationen boten aber keine fachliche Thätigkeit, sondern ihre Mitglieder seien in das politische Getriebe der socialdemokratischen Bestrebungen hineingerissen worden. In Oesterreich existire keine Organisation, der sich so viele verschiedenartige Elemente bemächtigt haben, als die der Eisenbahner. Durch diese verschiedenen und unberufenen Elemente sei die Organisation ihrem Wirkungskreise immer mehr entfremdet worden. Die Eisenbahner-Organisation recrutirt sich auch aus verschiedenen Gewerben, aber das Gros derselben bilde das Verkehrspersonal. Redner bittet um die Ablehnung der Dringlichkeit.

Abg. Axmann erklärt im Namen seiner Parteigenossen, dass sie, als unbedingte Anhänger der Coalitionsfreiheit, für die Dringlichkeit stimmen werden. Die Eisenbahnbediensteten seien in ihren Rechten durch kein Gesetz geschützt, es sei daher umso nothwendiger, dass von Seiten der Regierung für sie etwas geschehe. Abg. Dr. Verkauf habe recht, wenn er in der Organisation das einzige Mittel erblicke, durch welches die Eisenbahner ihre Lage verbessern können, und er füge hinzu, dass kein Abgeordneter ein Recht habe, hier zu sitzen, welcher nicht anerkenne, dass nur die Organisation die Möglichkeit gewähre, den Kampf gegen jene Elemente zu führen, welche heute geschlossen gegen die Arbeiterschaft unmenschlich auftreten. In anderer Hinsicht aber befinde sich Redner auf einem entgegengesetzten Standpunkte gegenüber dem Abg. Dr. Verkauf. Die Socialdemokraten beweinen die Auflösung der Eisenbahner-Organisationen, weil sie dadurch ein wichtiges Stück ihrer politischen Organisation verloren haben; sonst hätten sie sich auch nicht als Anwälte in dieser Sache aufgestellt. Aber nicht ein einziger Betheiligter, der die volle Reife des Verstandes besitze, werde diesen Organisationen eine Thräne nachweinen. Die armen Arbeiter mussten an die Organisation monatlich 45 kr. bezahlen. 24.000 mal 45 kr. monatlich! Daraus sei zu entnehmen, was für eine ungeheuere Geldquelle dies bedeute. Redner behauptet, dass man zu Agitationszwecken aus der Eisenbahn-Organisation mindestens 60.000 fl. jährlich gezogen habe, während für die Unterstützung verunglückter Eisenbahnbediensteter und deren Witwen nichts geschehen sei. Die Organisation habe an ihren eigenen Mitgliedern geradezu Vergewaltigung geübt.

Abg. Dr. Krek führt aus, die Eisenbahner hätten bei dieser Organisation nur Schaden gelitten, weil sie sich Führer wählten, die nicht aus ihrer Mitte entnommen waren. Der Arbeiterstand sei durch diese Organisationen geistig und materiell geschädigt worden. Materiell durch hohe Mitgliederbeiträge, für welche sie nichts hatten als einige Hetzblätter und eine Schaar von Freibeutern, welche sich um diese Blätter schaarten. Geistig wurden sie geschädigt, weil man ihnen zwar Besserung versprach, aber ein positives Programm hiefür nicht bot. Durch die Auflösung dieser Fach-Organisation sei erst den Arbeitern die Möglichkeit geboten, eine Organisation zu schaffen, die ihnen wirklich von Nutzen sein könne.

Abg. Schrammel wendet sich gegen einige Behauptungen des Herrn Ministerpräsidenten. Es sei ungerecht, den Eisenbahner-Organisationen den Vorwurf der Aufreizung der Bevölkerung und der Umsturzbestrebungen zu machen, weil es dieselben unternommen, der Welt klar vor Augen zu führen, wie die Arbeiter bei Hungerlöhnen ausgenützt werden. Das Wort Umsturz sei überhaupt ein relativer Begriff; unter jedem Regime sei Alles Umsturz, was mit dem Regime nicht übereinstimmt, sei dieses nun ein clericales, liberales oder feudales. Graf Taaffe habe mit Massregeln gegen die Fachvereine und mit der Verhängung des Belagerungszustandes über Niederösterreich und Wien begonnen, und es habe den Anschein, als ob der Herr Ministerpräsident Graf Badeni diese Massregeln wiederaufnehmen und fortsetzen wolle.

Abg. Graf Stürgkh: Angesichts des Umstandes, dass es sich hier um die Anfechtung einer Verwaltungsangelegenheit handelt, welche weite Kreise und eine grosse Anzahl von Personen interessirt, erachte ich es und eine Anzahl meiner engeren Gesinnungsgenossen für wünschenswerth, dass diese Verwaltungsmassregel einer Prüfung des Hauses unterzogen werde; wir werden daher für die Dringlichkeit des Antrages stimmen, ohne uns mit den von den Antragstellern schriftlich und mündlich vorgebrachten Ausführungen irgendwie zu identificiren oder über deren Inhalt heute schon absprechen zu wollen. In Bezug auf die formelle Behandlung des Gegenstandes stellt Redner den Antrag, es sei ein ständiger Verwaltungsausschuss von 36 Mitgliedern aus dem ganzen Hause zu wählen und demselben der vorliegende Dringlichkeitsantrag für den Fall der Annahme der Dringlichkeit zuzuweisen.

Abg. Gebler erklärt, dass die deutsche Volkspartei für die Dringlichkeit des Antrages stimmen werde, weil der Arbeiterschutz auf ihrem Programme stehe und weil diese Partei bewiesen habe, dass sie auch arbeiterfreundlich sei.

Abg. Dr. Scheicher spricht sein Bedauern darüber aus, dass man statt socialer Reformen mit Polizeimassregeln vorgehe. Damit löse man keine schwierigen Fragen. Die socialdemokratische Partei habe ihre Stärke nur darin, dass es so viele Unzufriedene gebe, und da sei in der Gesetzgebung viel zu wenig auf das arbeitende Volk Rücksicht genommen worden. Wenn aber die Socialdemokraten ernst genommen und gerecht behandelt werden wollen, so müssen sie sich an den Grundsatz halten, dass sie auch den Anderen gegenüber gerecht sind. Jeder Antrag kann auf unsere Stimmen zählen, von welcher Seite er auch kommt, durch welchen der grossen Masse des Volkes geholfen werden soll. Aber wenn wir wirklich für das Volk etwas machen wollen, so müssen wir in diesem Hause bald einmal zu arbeiten anfangen.

Abg. Schrammel beantragt die namentliche Abstimmung über die Dringlichkeit. Dieser Antrag wird hinreichend unterstützt.

Die Dringlichkeit wurde hierauf in namentlicher Abstimmung mit 179 gegen 134 Stimmen abgelehnt. Der Antrag wird daher der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugeführt werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung von Weichensicherungsanlagen in den Stationen Jenšovic und Theresienstadt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das Project für die Herstellung von Sicherungsanlagen mit Anwendung von elektrischen Blockeinrichtungen und den hiezu nothwendigen Stellwerkshütten in den Stationen Jenšovic und Theresienstadt der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4689/IV.]

— (Herstellung von zwei Central-Weichenthürmen und einer Stellwerkshütte in Kralup.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag

beauftragt, die von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte über zwei Central-Weichenthürme und eine Stellwerkshütte in der Station Kralup der Linie Wien—Bodenbach der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4769/IV.]

— (Erweiterung der Station Elbeteinitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Erweiterung der Station Elbeteinitz der Linie Wien—Bodenbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6523/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Errichtung eines Wächterhauses sammt Nebengebäuden in km 234·742.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für ein neues Wächterhaus (Nr. 191) sammt Stall, Abort, Brunnen und Backofen in km 234·742 der Linie Wien—Bodenbach im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6578/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Erweiterung der Station Pardubitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Pardubitz ertheilt. [E.-M.-Z. 3591/IV.]

— (Linie Stadlau—Marchegg: Bauconsensertheilung für die Errichtung einer Signalhütte beim Wächterhause Nr. 5/s.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Errichtung einer Signalhütte beim Wächterhause Nr. 5/s der Linie Stadlau—Marchegg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 4602/IV.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Umwandlung von Handschranken in Zugschranken.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Umwandlung der beim Weichenwächterhause in km 23·2/3 nächst der Station Tynischt befindlichen Handschranken in Zugschranken bewilligt. [E.-M.-Z. 1528/IV.]

— (Localbahn Přelouč—Kalk-Podol: Herstellung eines Dienstgebäudes in der Ladestelle Neu-Prachovic.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines Dienstgebäudes sammt Nebenanlagen in der Ladestelle Neu-Prachovic der Localbahn Přelouč—Kalk-Podol der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5649/IV.]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Suczawa: Erweiterung der Station Chodorów: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Chodorów aus Anlass der Einmündung der k. k. Staatsbahnlinie Chodorów—Podwysokie, sowie hinsichtlich einer Druckwasserleitung vom Ługflusse in die Station Chodorów für den 12. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Carl Kurylowicz in Bobrka betraut. [E.-M.-Z. 6628/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken in km 179·745: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Handschranken bei der Wegübersetzung in km 179·745 der Südbahnlinie Wien—Triest in Zugschranken und für die Umstellung der Antriebsvorrichtung für die Zugschranken bei der Wegübersetzung in km 179·524 der gleichen Linie für den 8. Mai angeordnet. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander. [G.-I.-Z. 5841.]

— (Localbahn Mödling-Hinterbrühl: Vergrösserung der Wagenremise der elektrischen Bahn in der Anschlussstation Mödling.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat den Bauconsens für die Vergrösserung der Wagenremise der elektrischen Bahn in der Anschlussstation Mödling an der Linie Wien—Triest im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6491.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (k. k. Staatsbahn-Directionsbezirk Prag). (Abänderung der Bezeichnung der Station Herrendorf.) Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Prag—Moldau gelegenen Station Herrendorf wurde vom 1. Mai 1897 an in „Herrendorf-Středokluk“ abgeändert. [Z. 6125/IV.]

— (Abänderung der Bezeichnung der Station Wejretz.) Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Tabor—Ražice gelegenen Station Wejretz wurde vom 1. Mai 1897 an in „Dražice-Wejretz“ abgeändert. [Z. 6125/IV.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Thüringische Bahnen.) Der Coburger Landtag hat den Staatsvertrag mit Preussen betreffend die Herstellung einer Bahn von Niederfuellbach nach Rossbach und von Ebersdorf nach Waidhausen angenommen und zum Baue dieser Linien einen Staatszuschuss von 500.000 Mark bewilligt.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Norddeutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Altona plant den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn von Arnsberg über Bruchhausen und Neheim-Hüsten nach Sundern.

Der Ingenieur Heuser in Köln beabsichtigt, eine vollspurige Kleinbahn von Weidenau über Strassebersbach nach Wallau zu bauen.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft zu Berlin plant in Verbindung mit der Kleinbahn Zollhaus-Nastätten-Miehlen-St. Goarshausen den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr von Miehlen über Braubach nach Oberlahnstein mit Anschluss an den Hafen in Oberlahnstein.

Ferner wird der Bau und Betrieb einer vollspurigen Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr von Heudeber nach Mattierzoll von einer zu diesem Zwecke gebildeten Actiengesellschaft geplant.

Preussen. (Staatsbahn-Wagenverband.) Die kgl. Preussische und grossherzogl. Hessische Eisenbahn-Direction in Mainz ist am 1. April dem Preussischen Staatsbahn-Wagenverbande als Mitglied beigetreten.

— (Anderweite Abgrenzung von Directionsbezirken.) Am 1. April sind die bisher zum Directionsbezirke Frankfurt a. M. gehörigen Bahnstrecken Siegburg (ausschliesslich)—Derschlag—Bergneustadt und Niederlahnstein (einschliesslich)—Troisdorf—Siegburg (ausschliesslich) in die Directionsbezirke Elberfeld, bezw. Köln übergegangen.

Dagegen sind in den Directionsbezirk Frankfurt a. M. übergegangen:

a) sämmtliche Strecken der grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen;
b) von der Hessischen Ludwigsbahn die Bahnstrecken Aschaffenburg (einschliesslich)—Hanau Westbahnhof—Frankfurt a. M. Ostbahnhof — Frankfurt a. M. Hauptbahnhof mit den Anschlüssen bis einschliesslich Sachsenhausen, Forsthaus, Niederrad, Griesheim a. M. und Höchst a. M., sowie die Strecken Höchst a. M. und Wiesbaden — Niedernhausen—Limburg.

— (Kleinbahnen des Kreises Ost-Prignitz.) Der Kreis Ost-Prignitz hat mit Beihilfe der Provinz und des Staates neuerdings den Bau einer Kleinbahn von Kyritz bis zur Kreisgrenze bei Hoppenrade (in der Richtung nach Perleberg) mit einer Abzweigung nach Breddin in Angriff genommen. Beide Bahnen werden als Kreisbahnen erbaut; sie erhalten eine Spurweite von 75 cm und werden an den Bahnhof Kyritz der Staatsnebenbahn Neustadt a. D.-Meyenburg und die Haltestelle Breddin der Berlin-Hamburger Eisenbahn angeschlossen. Sie sollen, wenn thunlich, im Herbste dieses Jahres dem Verkehre übergeben werden.

Die Strecke Kyritz—Hoppenrade, welche vom Kreise West-Prignitz bis Perleberg weitergeführt wird, erhält im Kreise Ost-Prignitz folgende Haltestellen mit den daneben angegebenen Entfernungen vom Staatsbahnhofe Kyritz: Kyritz 0 km, Klosterhof 2·7 km, Rehfeld 4·4 km, Demerthin 9 km, Gumtow 11·2 km, Bärensprung 13·5 km, Dannenwalde 16·6 km, Kehrberg 20·7 km, Lindenberg 25 km, Garz 27·7 km, Hoppenrade 29·7 km; die

Strecke Kyritz—Breddin die Haltestellen: Kyritz 0 km, Klosterhof 2·7 km, Rehfeld 4·4 km, Berlitt 7·7 km, Barenthin Abbau 9·7 km, Barenthin 12·3 km, Kötzlin 14·3 km, Breddin 16·8 km.

Italien. (Sicilische Eisenbahnen.) Die letzte Generalversammlung der Actionäre der Sicilischen Eisenbahnen, bei welcher 22.000 Actien vertreten waren, hat den Rechnungsabschluss und den Antrag betreffend die Vertheilung des Reingewinnes einstimmig genehmigt. Die Dividende wurde pro 1895 bis 1896 mit dem Betrage von 32·50 Lire festgesetzt. Dem ordentlichen und ausserordentlichen Reservefonds wurden 386.651·43 Lire zugewiesen. Die Generalversammlung hat weiters die Amortisirung von 10.000 Actien beschlossen. Sämmtliche Verwaltungsräthe und Rechnungsrevisoren wurden wiedergewählt. Die Brutto-Einnahmen betrugen laut des Rechnungsabschlusses 10,017.475·38 Lire, um 555.548·42 Lire mehr als im Vorjahre, die Ausgaben für Verwaltung und Betrieb hingegen 9,391.404·70 Lire, um 704.040·96 Lire mehr als im Vorjahre.

— (Königl. Sardische Eisenbahn-Gesellschaft.) Eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der kgl. Sardischen Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, dass ein an dieselbe gestellter Antrag, an die Stelle der italienischen Gesellschaft für die Sardischen Secundärbahnen rücksichtlich des Baues und Betriebes der Eisenbahn Iglesias-Monteponi zu treten, anzunehmen sei. Die definitiven Entschliessungen der Regierung werden nunmehr abgewartet, um den Bau der genannten Eisenbahn in Angriff zu nehmen.

— (Einnahmen der italienischen Eisenbahnen vom 1. bis 31. August 1896.) Aus dem vom königl. General-Inspectorate der Eisenbahnen veröffentlichten Ausweise ist zu entnehmen, dass die Approximativ-Einnahmen der italienischen Eisenbahnen in dem Zeitraume vom 1. bis 31. August 1896 insgesammt 21,968.905 Lire, um 1,377.287 Lire weniger als in derselben Zeitperiode des Vorjahres, betragen haben. Die Länge der im Betriebe befindlichen Linien betrug 15.445 km, um 156 km mehr als im Vorjahre, die kilometrische Einnahme 1422 Lire, um 104 Lire weniger als im Vorjahre. Auf die verschiedenen Netze vertheilen sich obige Ziffern wie folgt:

	Länge	Brutto-Einnahmen	Kilometrische Einnahmen
Mittelmeernetz	km 5765	11,032.743	1.913
Adriatisches Netz	„ 5602	8,502.008	1.517
Sicilisches Netz	„ 1093	866.615	792
Staatsbahnen im Betriebe der Società Veneta	„ 140	91.100	650
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ 411	141.845	345
Sardische Secundärbahnen	„ 594	68.551	115
Diverse Eisenbahnen	„ 1840	1,266.133	687
Differenzen im Vergleiche zum Vorjahre:			
Mittelmeernetz	km + 111	— 238.563	— 80
Adriatisches Netz	„ —	— 1,061.363	— 190
Sicilisches Netz	„ —	— 42.136	— 39
Staatsbahnen im Betriebe der Società Veneta	„ —	— 15.439	— 111
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ —	+ 7.562	+ 19
Sardische Secundärbahnen	„ —	+ 695	+ 1
Diverse Eisenbahnen	„ + 45	— 28.043	— 34

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn vom 1. Jänner bis 20. November 1896.) In dem Zeitraume vom 1. Jänner bis zum 20. November 1896 betrugen die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn 92,422.529·32 Lire, um 235.490 Lire mehr als in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen vom 1. Juli bis 10. November 1896.) Die Einnahmen der Sicilischen Eisenbahnen betrugen in dem Zeitraume vom 1. Juli bis 10. November 1896 3,831.813 Lire, um 13.130 L. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn vom 1. Juli bis 30. November 1896.) Die Einnahmen der Mittelmeerbahn betrugen in der Zeitperiode vom 1. Juli bis 30. November 1896 57,524.156·21 Lire, was eine Zunahme von 1,413 043·52 Lire gegenüber derselben Zeitperiode des Vorjahres bedeutet.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn vom 1. Jänner bis 30. November 1896.) Die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn betrugen im Zeitraume vom 1. Jänner bis 30. November 1896 95,686.321·49 Lire, um 769.308·15 Lire mehr als im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— (Tramway Saronno-Grandate.) Diese Tramway wurde in Folge königlichen Decretes in eine Eisenbahn umgewandelt.

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Adriatischen Eisenbahn war am 30. September 1896 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern	424	—	424
Mit sechs gekuppelten Rädern	225	—	225
Mit acht gekuppelten Rädern	111	—	111
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern	11	—	11
Mit sechs gekuppelten Rädern	79	—	79
Verschiebemaschinen	11	—	11
Dampfwagen (System Belpaire)	2	—	2
Zusammen	1.111	—	1.111
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen	51	2	53
Wagen I. Classe	340	6	346
Wagen II. Classe	502	16	518
Gemische I. und II. Classe	511	7	518
Wagen III. Classe und Zellenwagen	1.466	35	1.501
Gemischte II. und III. Classe	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Wagen II. Classe mit Postabtheilung	67	—	67
(für den Localbetrieb):			
Wagen I. Classe	7	—	7
Wagen II. Classe	7	—	7
Gemischte I. und II. und I., II. und III. Classe	16	—	16
Wagen III. Classe	174	—	174
Zusammen	3.158	66	3.224
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	607	6	613
Mit Postabtheilung	58	4	62
Zusammen	665	10	675
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	80	—	80
Für Kleinvieh	118	—	118
Gedeckte, für Frachten und Vieh	11.570	39	11.609
Offene hochbordige	4.286	80	4.366
„ niederbordige	2.687	—	2.687
„ mit zerlegbarem Bord	856	—	856
Bordlose	159	—	159
Cisternenwagen	257	—	257
Schotterwagen	477	—	477
Schneepflüge	25	—	25
Tunnelwagen	5	—	5
Diverse	12	—	12
Zusammen	20.532	119	20.651

— (Verbindungsbahn zum Handelshafen von Spezia.) Die General-Direction der Mittelmeerbahn hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das Project für den Bau einer Verbindungsbahn vom Handelshafen von Spezia zur Station Valdellora der Linie Pisa—Spezia zur Genehmigung vorgelegt. Die Kosten dieser Linie werden auf 430.000 Lire veranschlagt.

— (Italo-Belgischer Eisenbahnverkehr.) Ueber Anregung der Belgischen Staatsbahnen sind behufs Schaffung einer dritten directen Verbindung zwischen Brüssel und Italien, und zwar im Anschlusse an den bereits bestehenden directen Dienst zwischen London und Brüssel via Dover-Ostende, Verhandlungen im Zuge.

Schiffahrt.

Franzens-Canal-Actiengesellschaft. (Eröffnung der grossen Schleuse bei Ujvidék [Neusatz.]). Die Direction des Franzens-Canals verlautbart, dass die neu erbaute grosse Schleuse zwischen dem Flügelcanal Kis-Szlapar—Ujvidék und der Donau am 15. April für den Schiffsverkehr eröffnet wurde.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste des Oberlandesgerichtes Zara.) Die Anzahl der Sachverständigen beträgt wie im Vorjahre 39. [Z. 6019/I.]

Localbahn Innsbruck - Hall in Tirol. (Generalversammlung.) In der am 22. Februar in Innsbruck stattgefundenen vierten ordentlichen Generalversammlung der Actiengesellschaft Innsbruck-Hall in Tirol wurde die Auszahlung einer Dividende von 26 fl. für das Geschäftsjahr 1896 beschlossen, und wurden Dr. Josef Wackernell, Advocat in Innsbruck, Hermann Ritter v. Schwind, Ingenieur in Wilten, Dr. Isidor Bing, Advocat in Wien, Dr. Heinrich Falk, Sparcassedirector in Innsbruck, Julius Stern, Banquier in Innsbruck, und Carl Alois Walde, Seifenfabrikant in Innsbruck, mit grosser Majorität in den Verwaltungsrath der Gesellschaft wiedergewählt.

Bei der nachfolgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Josef Wackernell und Hermann Ritter v. Schwind zum Präsidenten, bezw. zum Vicepräsidenten einstimmig gewählt. [E.-M.-Z. 3548/I.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. März wurde in Salzburg unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Carl Ströhler und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Hofrathes Ludwig Sauter die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft abgehalten. Erschienen waren 14 Actionäre, welche ein Actiencapital von 492.200 fl. repräsentirten. Aus dem der Versammlung gelegten Berichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass im Laufe des Geschäftsjahres 1896 die Betriebseröffnung der 25·2 km langen Localbahnlinie Salzburg—Oberndorf—Lamprechtshausen stattfand und auf Grund der in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 19. September 1896 ertheilten Genehmigung der mit dem Betriebsunternehmer Leo Arnoldi bestandene Betriebsvertrag aufgelöst und mit der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin ein Vertrag abgeschlossen wurde, nach welchem dieser Gesellschaft für die Zeit vom 1. Jänner 1897 bis zum 31. December 1901 der Betrieb der sämmtlichen gesellschaftlichen Unternehmungen übertragen wurde. In der Generalversammlung wurde dem Verwaltungsrathe mit Stimmenmehrheit das Absolutorium ertheilt und einhellig beschlossen, von dem Reingewinne per 128.868·09½ Gulden 5 pCt. als Dividende an die im Umlaufe befindlichen Actien, ½ pCt. als Superdividende an die Actien und Genussscheine zu vertheilen und 288·09½ fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe Landau, Kuh und Werner wurden wieder-, die Herren Dr. Fanichl und Angermayer neugewählt.

Bei der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Eugen Landau und Carl Ströhler zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt. In das Executivcomité wurden die Herren Angermayer, Freiherr v. Versehner und Werner entsendet. [E.-M.-Z. 5046/I.]

Wiener Tramway - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. März fand in Wien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wiener Tramway-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 38.355 Actien mit 2549 Stimmen vertreten. Es wurde beschlossen, von dem Reingewinne per 1,421.535·32 fl. nach Abzügen von 74.400·29 fl. für den Reservefonds und von 48.194·13 fl. für Tantièmen ausser den 5percentigen Capitalszinsen per 674.820 fl. noch weitere 615.000 fl. als vierpercentige Superdividende zu vertheilen und 9120·9 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner wurde eine Aenderung, bezw. Ergänzung des § 36 der Gesellschaftsstatuten hinsichtlich des den Genussscheinbesitzern bei Auflösung der Gesellschaft zustehenden Anspruches auf einen verhältnissmässigen Antheil an dem Gesellschaftsvermögen beschlossen. Weiters wurde dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung ertheilt, die Umwandlung weiterer gesellschaftlicher Linien für den elektrischen Betrieb durchzuführen.

Die aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Mitglieder Carl Harras Ritter v. Harrassowski und Dr. Emanuel Herrmann wurden wiedergewählt und die erfolgte Cooptirung des neunten Verwaltungsrathsmitgliedes Ingenieurs Friedrich Ross bestätigt. [E.-M.-Z. 5621/I.]

Salzkammergut - Localbahn - Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. März fand unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, Directors Victor Krüzner, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Hofrathes Ludwig Sauter, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft statt. Erschienen waren 12 Actionäre, welche ein Actiencapital von 5,824.000 fl. mit 1163 Stimmen vertraten. Die Einnahmen betrugen im Geschäftsjahre 1896 247.569·45 fl., während sich die Ausgaben auf 123.544·19 fl. beliefen. Es wurde einstimmig beschlossen, von dem nach Abzug der planmässig feststehenden Amortisationsquote für das Prioritäts-Actiencapital per 5400 fl. verbleibenden Reingewinne per 118.625·26 fl. gemäss § 50 der Gesellschaftsstatuten 2 pCt., d. s. 2372·5 fl., dem Betriebs-Reservefonds, 3 pCt., d. s. 3558·76 fl., dem Erneuerungsfonds zuzuweisen, 112.447·5 fl. zur Vertheilung einer 2·35perc. Dividende für die Prioritätsactien zu verwenden und den Rest von 246·5 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Verwaltungsrathe wurde einhellig das Absolutorium ertheilt. Die aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Mitglieder Dr. Friedrich Volz, Max Reinhard und Gustav Zeller wurden per acclamationem wiedergewählt.

Bei der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Friedrich Volz und Victor Krüzner zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt. [E.-M.-Z. 5190/I.]

Badener Tramway - Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Bei der am 30. März in Baden stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Badener Tramway-Gesellschaft wurden nachstehende Statutenänderungen beschlossen: Die Umänderung des Namens der Gesellschaftsfirma in „Oesterreichische Kleinbahn-Gesellschaft"; die Erweiterung des Gesellschaftszweckes durch Aufnahme der Berechtigung zum Baue, Betriebe und zur Erwerbung von Bahnen niederer Ordnung mit jedweder Betriebskraft, sowie zur Anlage von Elektricitätswerken, ferner die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft von Baden nach Wien, sowie andere Bestimmungen formaler Natur.

Ybbsthalbahn. (Ausserordentliche Generalversammlung.) In der am 2. April in Wien abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Ybbsthalbahn, in welcher durch 13 Actionäre 4670 Actien mit 467 Stimmen vertreten waren, wurde beschlossen, den Verwaltungsrath zu ermächtigen, die Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Locomotiveisenbahn von der Station Gstadt der Ybbsthalbahn nach Ybbsitz für die Gesellschaft zu erwerben und die Art und Weise der Geldbeschaffung ohne Berufung einer neuen Generalversammlung zu bestimmen und durchzuführen. Der Bericht des Verwaltungsrathes nimmt die Geldbeschaffung in der Weise in Aussicht, dass die Aufnahme einer Anleihe von 264.000 fl. erfolgt, auf deren Verzinsung die von der Staatsverwaltung der Ybbsthalbahn gewährte Garantie ausgedehnt würde. Der erforderliche Rest von 56.000 fl. wäre durch Emission von Stammactien zu beschaffen, von denen das Land Niederösterreich 26.000 fl. und die Localinteressenten die restlichen 30.000 fl. in Stammactien zu übernehmen hätten.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. April bei der Firma „Localbahn Schwarzenau-Zwettl" Franz Forstreiter als Verwaltungsrathsmitglied über Resignation gelöscht, dagegen Josef Köppl, Mühlbesitzer in Zwettl, als von der Sparcasse Zwettl entsendetes Verwaltungsrathsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 10·2 km lange Strecke Lauchstädt—Schlettau, welche am 1. April von der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt in Betrieb genommen wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXII. Stückes.) Das am 29. April herausgegebene LXXXII. Stück enthält unter

Nr. 3149: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 27. April 1897, Z. 7556, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes.) Das am 30. April herausgegebene LXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3150: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 12. April 1897, Z. 46.492/I, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Ungarn.

Nr. 3151: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles während des Monates Mai 1897 zu untersagen ist.

Nr. 3152: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 15. April 1897, Z. 49.569/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Bosnisch-Dubica gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Borstenvieh.

Nr. 3153: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 15. April 1897, Z. 49.357/I, betreffend die Aufhebung des Verbotes des Ab-, Zu- und Durchtriebes von Klauenthieren aus dem Bezirke Bjelina.

— (Inhalt des LXXXIV. Stückes.) Das am 3. Mai herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3154: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 21. April 1897, Z. 50.457/I, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Ungarn.

Nr. 3155: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 14. April 1897, Z. 50.914/I, betreffend die Sperre des Expositurbereiches Orašje gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Borstenthieren.

Nr. 3156: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 29. April 1897, Z. 8255, betreffend das Ein- und Ausfuhrverbot für lebende Schweine aus dem Stadt- und Landbezirke Görz.

Nr. 3157: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 22. April 1897, Z. 52.803/I, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen im Bezirke Krupa.

Verlosungen.

Am 10. April:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli) und $3^1/_2$ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em., 5 pCt. Goldprioritäten II. Em., 4 pCt. Silberprioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 2. November).

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Actien I.—IV. Em. und 4 pCt. steuerpflichtige und steuerfreie Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe. $4^1/_2$ pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 2. August).

Dividenden-Coupons.

Budapester Localbahnen-Actiengesellschaft. fl. 3.— österr. Währ.

Mühlkreisbahn. Coupon per 1. Juli 1897 der Prioritätsactien fl. 2.— ö. W.

Bozen-Meraner Bahn. Vom 1. Mai ab: gegen Actiencoupon Nr. 15 fl. 8.— ö. W., gegen Genussscheincoupon Nr. 5 fl. 3.— ö. W.

Szt. Lörinczer Vicinalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 6.—, für die Stammactie fl. 4.— ö. W.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Vom 3. Mai ab für die Actie fl. 13.— ö. W., für den Genussschein fl. 3.— ö. W.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Mai der Actien fl. 8.— ö. W., Coupon per 1. Mai der Genussscheine fl. 3.— ö. W.

Generalversammlungen.

6. Mai: Kremsthalbahn.
11. „ Leoben-Vordernberger Bahn.
12. „ Deutschbrod-Humpoletz.
15. „ Ostrau-Friedlander Bahn.
15. „ Dux-Bodenbacher Bahn.
17. „ Steyrthalbahn.
17. „ Buschtěhrader Eisenbahn.
17. „ Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.
19. „ Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
20. „ Eisenbahn Lemberg-Bełzec-Tomaszów.
21. „ Erste Ungarisch-galizische Eisenbahn.
22. „ Böhmische Nordbahn.
25. „ Oesterr. Nordwestbahn.
26. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
28. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
28. „ Südbahn-Gesellschaft.
28. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
30. „ Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft.
31. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
3. Juni: Kaschau-Oderberger Bahn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro April 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	10448·43	1744·76	5213·81	6979·38
Roggen	1634·48	302·30	404·76	1532·02
Gerste	264·93	103·83	111·76	257·00
Hafer	1803·82	1331·50	1710·98	1424·34
Mais	2115·67	510·79	853·31	1773·15
Mehl	1194·24	682·95	643·20	1233·99
Wein	2976·30	682·76	865·74	2793·32
Verschiedene	4405·92	960·93	743·74	4623·11
Zusammen	24843·79	6319·82	10547·30	20616·31
Versicherungswerth	449.580	45.700	98.650	3966·30

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	18	5	7	16
Versicherungswerth	84.195	51.800	58.495	77.500
Abgesondert übertragene Warrants	8	3	5	6
Versicherungswerth	89.995	46.600	52.195	54.400
Lombardbetrag	37.250	27.750	33.200	31.800

—

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate April 1897.

Artikel	Lager am 1. März	Eingang	Ausgang	Lager am 31. März
	Metercentner			
Weizen	787	—	111	676
Roggen	192	—	—	192
Gerste	813	202	323	692
Hafer	2350	1622	1022	2950
Malz	996	404	519	881
Mais	1279	250	239	1290
Diverse	1266	2733	2006	1993
Total	7683	5211	4220	8674

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. Mai d. J. dem Sectionsrathe im Eisenbahnministerium Adolf Doppler den Titel und Charakter eines Ministerialrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Guttenberg m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.
Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Aenderungen in der Bezeichnung der Abfertigungsstellen in Selb der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Giltigkeit erhält die Station „Selb Bahnhof" die Bezeichnung „Selb-Plösberg" und die Localbahn-Haltestelle „Selb untere Stadt" die Bezeichnung „Selb Stadt".

Die Bezeichnung der Localbahn-Ladestelle „Selb obere Stadt" bleibt unverändert.

Frachtbriefe zu Sendungen nach Selb müssen stets mit der näheren Angabe des Abgabs-Bahnhofes versehen sein.

Wien, am 3. Mai 1897. [325]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages zum Getreidetarife.

Mit 1. Juli 1897 tritt zu dem ab 1. Jänner 1896 giltigen Tarif-Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc., im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Bezeichnung der Lagerhauses in Bubna (St.E.G.);
2. Aenderung der Tariftabellen für die galizischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, wodurch in einzelnen Relationen Frachterhöhungen eintreten.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 1. Mai 1897. [326]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 gelangen directe Schnellzug-Fahrkarten III. Classe zwischen Wien K.F.J.B. und Karlsbad über Eger für beide Richtungen zum Preise von fl. 8·66 zur Ausgabe.

Wien, am 7. Mai 1897. [327]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Wien.)

Zeitweilige Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholz-Sendungen in Wien Westbahnhof.

Es wird zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass das hohe k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 9. April 1897, Z. 3445/III, die mit h. a. Kundmachung vom 26. März 1897 verfügte zeitweilige Erhöhung des Lagergeldes für Schnittholz-Sendungen in Wien Westbahnhof in vollem Umfange genehmigt hat.

Wien, am 4. Mai 1897. [328]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Nachtrag IV zur Uebersicht der Personen-, Gepäck- und Gütertarife für den Local-, Verband- und Transit-Verkehr vom 1. August 1895.

Ein Nachtrag IV zur obigen Uebersicht, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen derselben nach dem Stande vom 1. Mai 1897, ist zur Ausgabe gelangt, und können Exemplare desselben in Wien Südbahnhof (commercielle Direction), sowie im Wege der Stationen zum Preise von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 7. Mai 1897. [329]

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages V.

Zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1896 tritt mit 20. Mai 1897 der Nachtrag V in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 4. Mai 1897. [330]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VI.

Mit 20. Mai 1897 tritt zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Februar 1896 der Nachtrag VI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·05 Mark erhältlich.

Wien, am 4. Mai 1897. [331]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Einführung des Nachtrages VI.

Mit 1. Mai 1897 ist der Nachtrag VI zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894 in Kraft getreten, welcher bei der unterzeichneten Direction und in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B. zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin erhältlich.

Wien, am 4. Mai 1897. [332]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Frachtenabgabe in der Station Bielitz.

Die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums ddto. 11. November 1896, Z. 4880/III, am 16. November 1896 kundgemachte Herabsetzung der tarifmässigen lagergeldfreien Zeit auf zwei Tage für in der Station Bielitz ankommende, im Freien abzulagernde Frachtgüter tritt mit 15. Mai 1897 ausser Kraft.

Wien, am 3. Mai 1897. [333]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Nachtrag XVIII.) Mit Giltigkeit vom 1. April kam der Nachtrag XVIII zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung von Stationsnamen;
II. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, und zwar:
Ausnahmetarif 27 (Rohstofftarif),
„ 29 für Jutegarne und Jutegewebe,
„ 30 „ Braunkohlen u. s. w.,
„ 31 „ Flachs, gebrecht,
„ 32 „ feuchte Stärke.

Norddeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. October 1896. (Aenderungen und Ergänzungen.) Mit Wirksamkeit vom 1. April traten im vorgenannten Tarife nachstehende Aenderungen und Ergänzungen ein:

1. Theilweise geänderte Entfernungen für Aschaffenburg und Gemünden. (Soweit Frachterhöhungen eintraten, werden die erhöhten Entfernungen erst vom 15. Mai an der Frachtberechnung zu Grunde gelegt.)

2. Neuer Ausnahmetarif 2a für die Beförderung von „Porzellanerde (Chinaclai, Kaolin)“ bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief:
von Weiherhammer nach Stettin Centr.-Gt.-Bhf. 1·15 Mark pro 100 kg.

3. Ausnahmetarif 5a tritt ohne Ersatz ausser Kraft; Ausnahmetarif 5b wird Ausnahmetarif 5.

4. Ergänzung des Ausnahmetarifes 5 (Steine des Specialtarifes III):

Von und nach	Berlin Anh.-Dresd. Bhf.	Berlin Hamb. u. L. Bhf.	Berlin Potsdam. Bhf.	Berlin Schles. Bahnhof	Berlin Stett. Bahnhof	Moabit	Rixdorf	Westend	Stettin Centr.-Gt.-Bahnhof
	Frachtsätze für 100 kg in Mark								
Kiefersfelden	1·61	1·65	1·62	1·64	1·65	1·64	1·62	1·63	—
Kufstein	—	—	—	—	—	—	—	—	1·95
Passau	1·43	1·47	1·44	1·46	1·47	1·46	1·44	1·45	1·76
Salzburg	1·63	1·67	1·64	1·66	1·67	1·66	1·64	1·65	—

5. Neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von „Flachs, gebrecht“ bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief im Verkehre zwischen sämmtlichen ostpreussischen Tarifstationen und folgenden Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen: Augsburg, Bäumenheim, Bamberg, Bayreuth, Immenstadt, Kempten, Memmingen, Oberdorf b. Biess. und Rosenheim.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen des oben genannten Gütertarifes und die Sätze des Specialtarifes III zu Grunde zu legen.

6. Ergänzung der Seehafen-Ausnahmetarife; Ausnahmetarif E.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Neue Tarifnachträge.) Zum Tarife für die Beförderung von Gütern u. s. w. auf der schmalspurigen Privateisenbahn Zittau—Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf—Jonsdorf, sowie zum Anhange zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern u. s. w. auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Zittau—Markersdorf und Zittau—Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf—Jonsdorf ist je ein Nachtrag I erschienen, wovon Abzüge durch die Sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden können.

Die Nachträge enthalten u. A. für den Binnenverkehr der Schmalspurbahnen ermässigte Frachtsätze für Güter der Specialtarife I, II und III des Ausnahmetarifes für Holz.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Tarifänderungen.) Mit sofortiger Giltigkeit sind Seite 44 des Tarifs die Entfernungen Köln-Bonnthor—Halbstadt von 485 auf 845, Köln-Süd—Halbstadt von 483 auf 843 km abzuändern.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif. (Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern vom 1. Juni 1892.) Mit Giltigkeit vom 1. April kamen, bezw. soweit nachfolgend ein * angegeben ist, vom 15. Mai kommen folgende abgeänderte Entfernungen zwischen Aschaffenburg und Gemünden einerseits und verschiedenen nördlichen Verbandsstationen andererseits zur Einführung:

Nach und von	Aschaffenburg	Gemünden
	Kilometer	
1. Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau:		
Ziegenhals	826	774
2. Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz:		
Dzieditz	957*	905*
Jägerndorf	—	831
Myslowitz	920*	868*
Oderberg	912*	860*
Oswięcim	943*	891*

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft B, Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. April 1895.) Mit Giltigkeit vom 1. April ab wurden die §§ 14 und 15 der Allgemeinen Tarifvorschriften auf Seite 22 und 23 des Heftes B durch folgende Bestimmungen ersetzt:

§ 14.

Die Stellung mehrbödiger Wagen kann für die Beförderung einzelner Stücke oder der eine Wagenladung überschiessenden Stücke Vieh nicht verlangt werden.

C. Besondere Bestimmungen.

Zuchtvieh.

§ 15.

(1) Für Zuchtpferde in Wagenladungen werden nur zwei Drittel der nach dem § 4 sich ergebenden Fracht berechnet.

(2) Für einzelne zur Beförderung in einbödigen Wagen aufgegebene Stücke Zuchtvieh (einschliesslich Zuchtpferde) werden, insoweit die Wagenladungsfracht sich nicht billiger stellt, zwei Drittel der Stückfracht berechnet.

Jedenfalls kommen die vorgeschriebenen Mindestfrachten — bei Kleinvieh in besonderen Wagen (§ 4 (1) Nr. 3) mindestens zwei Drittel der Stückfracht für Grossvieh — zur Erhebung.

(3) Der Nachweis, dass die betreffenden Thiere wirklich Zuchtvieh sind, ist durch die Bescheinigung eines landwirthschaftlichen Vereines oder einer Staats- oder Gemeindebehörde zu erbringen, welche zur Ausstellung derartiger Bescheinigungen durch Bekanntmachung der der Versandtstation vorgesetzten Eisenbahn-Verwaltung für befugt erklärt ist. Für Zuchtpferde können derartige Bescheinigungen auch von dem Generalsecretariat des Unionclubs in Berlin und, bei Beförderung von oder nach den Landesgestüten oder den durch letztere eingerichteten Beschälstationen, von den betreffenden Gestütsverwaltungen ausgestellt werden.

Im inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen werden für einzelne zur Beförderung in gewöhnlichen Wagen aufgegebene Stücke Zuchtvieh, insoweit die um ein Drittel geminderte Wagenladungstaxe sich nicht billiger stellt, zwei Drittel der Stücktaxen — mindestens aber zwei Drittel der vorgeschriebenen Minimalfrachten — erhoben.

Die Ueberschrift „C. Besondere Bestimmungen“ von § 16 ist zu streichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
987	Südbahn-Gesellschaft		Eis	a) Graz S.B. b) Puntigam	Cormons	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	a) 128 b) 128	104 102	24 26	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten
					Divacca				a) 111 b) 109	84 82	27 27			
					Görz				a) 125 b) 125	101 100	24 25			
					Triest S.B. und Fiume				a) 121 b) 118	94 92	27 26			
988	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Časlau	Leobersdorf	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen	160 Heller	156 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
				Wrdy-Bučic (L.B.)					175 Heller	171 Heller pro 100 kg inclusive Manip.-Gebühr	4 Heller			
989	Südbahn-Gesellschaft	Steiermärkischen Landes-Ausschusses	Güter aller Art	Kapfenberg Südbahn und	der in km 4·0 der Linie Kapfenberg—Seebach-Au gelegenen Holzschleiferei der Firma Haberle & Cie.	Auflieferung von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Schmalspurbahnwagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 15·6	7·8	50 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Absenderin und Empfängerin lautende Duplicat-Frachtbriefe, Aufgabs-Recepisse, eventuell Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Frachtsatz der Güter, welche nach der Wagenladungsclasse tarifiren, 7·8 Heller, für jene nach der ermässigten Wagenladungsclasse 5·2 Heller
				Kapfenberg Localbahn	und vice versa				10·4	5·2				
990	Böhm. Nordbahn		Für die zur Erweiterung einer Fabrik in B.-Leipa dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, die im Ausnahmetarife Nr. 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzig percentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach B.-Leipa zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.												

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
991	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gusseiserne Säulen, Platten, Träger und sonstige Eisenconstructionen	Stefanau	Wildenschwert	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1897	Localtarif	38·1	27	11·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende December 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Liquidirung der Refactie erlischt	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Auf den bezüglichen Original-Frachtbriefen muss bestätigt werden, dass die fraglichen Sendungen zum Erweiterungsbau einer mechanischen Weberei in Kerhartitz bei Wildenschwert verwendet wurden
				Hohenstadt					24·4	18	6·4			
			Maschinen und Maschinentheile	Bodenbach (St.E.G.)					98·6	69	29·6			
				Aussig (St.E.G.)					92·6	65	27·6			
				Prag (St.E.G.)					61·1	43	18·1			
			Bankalk und Cement	Prag (St.E.G.)		10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen			39·3	28	11·3			
				Prag (St.E.G.) Hrabovka transit					40·3	28	12·3			
992	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Wien (S.B.) Matzleinsdorf transit	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893 für Eisenbahnfahrzeuge (auf eigenen Rädern laufend) enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, resp. Anhang hiezu	110 Kreuzer	70 Kreuzer	40 Kreuzer	Im Kartirungswege		Die Locomotiven müssen für die Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt und an dieselbe adressirt sein
993	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spodium	Bucuresti (gara de nord)	Wien (Staatsbahnhof und Kaiser Ferdinands-Nordbahnhof)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband	Vom 15. Mai 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895	439 Centimes	362 Centimes	77 Centimes	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Kreuzer				
994	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification	Wolkersdorf	Wien (St.E.G.) loco und trs.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	11·0	8·4	2·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Stadlau				8·4	7·0	1·4			
					Gerasdorf				6·1	5·4	0·7			
					Schleinbach				5·6	4·4	1·2			
					Raasdorf				10·8	9·5	1·3			
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				13·4	11·4	2·0			
					Schönfeld-Lassee				15·1	13·0	2·1			
					Marchegg (St.E.G.) loco und trs.				17·3	15·0	2·3			
					Simmering				15·2	13·0	2·2			
					Schwechat-Kledering				15·2	13·0	2·2			
					Lanzendorf-Rannersdorf				15·7	14·0	1·7			
					Himberg				16·5	14·8	1·7			
					Grammat-Neusiedl				17·8	14·8	3·0			
					Götzendorf (St.E.G.)				19·0	14·8	4·2			
					Trautmannsdorf				19·6	14·8	4·8			
					Wilfleinsdorf				20·6	14·8	5·8			
					Bruck a. L. (St.E.G.) [L.B.]				21·4	14·8	6·6			
					Bruck a. L. (M.A.V.) transit				21·4	14·8	6·6			
					Pachfurth (via Wien (St.E.G.)—Bruck a. L. (L.B.))				26·1	17·2	8·9			
					Rohrau (via Wien (St.E.G.)—Bruck a. L. (L.B.))				26·5	17·2	9·3			
					Petronell (via Wien (St.E.G.)—Bruck a. L. (L.B.))				28·5	18·5	10·0			
					Deutsch-Altenburg (via Wien (St.E.G.)—Bruck a. L. (L.B.))				30·5	19·5	11·0			
					Hainburg (Bahnhof) (via Wien (St.E.G.)—Bruck a. L. (L.B.))				31·3	20·3	11·0			
					Mannersdorf (via Wien (St.E.G.)—Götzendorf)				24·2	17·2	7·0			
					Schwadorf (via Wien (St.E.G.)—Götzendorf)				24·2	17·2	7·0			
					Klein-Neusiedl (via Wien (St.E.G.)—Götzendorf)				24·2	17·2	7·0			
					Fischamend (via Wien (St.E.G.)—Götzendorf)				25·0	18·0	7·0			
										Pfennig				
995	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Tabak, roh, d. i. Tabakblätter, unverarbeitete, und Tabakschrot; Rolltabak; ferner, falls die directe Beförderung zu diesen Ausnahmesätzen vorgeschrieben wird, auch Tabakabfälle, als: Tabakrippen und Tabakstengel	Altona	Tabor	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juli 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandsgütertarif, Theil II — Heft 2 vom 1. Juni 1894		335		Im Kartirungswege		Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit. Die für die gleichen Relationen bestehenden Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes Nr. 6 treten mit 30. Juni 1897 ausser Kraft
				Bremen (Hauptbahnhof), Bremen (Freibezirk)						330				
				Brake (Oldbg.), Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Fischereihafen), Nordenham						350				
				Hamburg B, Harburg H, Wilhelmsburg						330				
				Hamburg-Sternschanze						332				
				Lübeck						333				
				Stettin						260				
				Swinemünde						293				
				Warnemünde						298				
				bezw. vice versa										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
996	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Eisenwaaren der Position E-6 und 7 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I	Lieben (Oe. N. W. B.) oder vice versa	Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn: Altkladno Annathal-Rothau Carlsbad Eger Franzensbad Königsberg-Maria-Kulm Prag (Smichow) transit Saaz Welchau-Wickwitz Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Eger Smichow	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894, bezw. Localtarife	Für diese Transporte bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 29·5 75·7 65·4 66·9 70·9 70·9 12·9 47·0 59·7 66·9 12·9		Im Kartirungswege		
997	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralschmiere aus Petroleumrückständen	Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Kralup (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	100 kr.		Im Kartirungswege		
998	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kalksteine	Schwarzbach (St.E.G.)	Olmütz-Stadt (Station)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	8·6 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

NB. Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche für mit der Station Olmütz-Stadt in directer Schienenverbindung stehende Etablissements bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
999	Stauding-Stramberger Localbahn		Mauer- und Dachziegel	Stauding	Nesselsdorf	Bei Aufgabe und Frachtzahlung von mindestens 50 vollen Wagenladungen, je nach der Tragfähigkeit. Die Sendungen müssen für Neubauten in den industriellen Etablissements in Nesselsdorf bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Nachtrag I des Stationstarifes vom 1. Jänner 1892	10 kr.	8 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende Etablissement in Nesselsdorf als Empfänger lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1898	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
1000	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Zauchtel	Standing trs. (für Sendungen nach Nesselsdorf)	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für Erweiterungsbauten in Industrie-Etablissements in Nesselsdorf verwendet werden.	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende October 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	3·4 kr.	2·0 kr.	1·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Nesselsdorf als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei Erweiterungsbauten in Industrie-Etablissements in Nesselsdorf verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt.	
1001	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Pozsony-dynamitgyár (Pressburg-Dynamitfabrik), Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	den im Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1895 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes im Verkehre mit Pozsony (Pressburg), Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, angeführten bayerischen Stationen oder umgekehrt	Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung längstens bis 31. December 1897	Gütertarif, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1895 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im Verkehre mit Pozsony (Pressburg) geltenden Frachtsätze		Im Kartirungswege		
1002	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H–20 der Güterclassification des Tarifes, Th. I, als Frachtgut	Słoboda rungurska-Grube	Sopów	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, jedoch längstens bis 31. December 1897	Localtarif	6 kr. 12 Heller	11 Heller	1 Heller	Im Kartirungswege		
					Kolomea Bahnhof loco				8 kr. 16 Heller	13 Heller	3 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1003	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Fiume	Divacca	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	51 Heller	28 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
34	Nr. 147 vom 22. December 1896	2604	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Brennholz	Stationen der Kolomeaer Localbahnen		Mit Giltigkeit vom 11. Mai 1897 ist die Anwendung der ermässigten Frachtsätze auch im Kartirungswege zulässig, gegen eine Seitens des Absenders in Baarem oder in geeigneten Werthpapieren bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu leistende Caution behufs Deckung der zwischen den ermässigten und den normalen Frachtsätzen bei nicht erreichtem Minimalquantum aufgelaufenen Differenz	
35	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	88	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Hartes Brennholz (für Sendungen von den Verladestellen der Schleppbahn Berhometh-Mezebrody)	Berhometh a. S.	Czernowitz Volksgarten	In der Rubrik 4 der ursprünglichen Kundmachung ist mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 das Wort „Hartes" zu eliminiren	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
9	Nr. 41 vom 8. April 1897	846	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, gewöhnliche, unverpackt und in offen gebauten Wagen verladen	Michelob, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Moosach bei München, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	15. Juni 1897	Ersatz durch Einbeziehung in den Ausnahmetarif Nr. 35 des directen Tarifes, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 (Nachtrag VI vom 1. Mai 1897)

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
43	Nr. 51 vom 4. Mai 1897	972	Kaiser Ferdinands-Nordbahn!		Regie- und Materialgegenstände der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung expedirt werden, u. zw. Frachtgüter der Sperrigkeitsclasse	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof	c) Olmütz	In der Rubrik 10: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg, letzte Zeile c), hat der Frachtsatz anstatt 175·5 richtig **171·5** zu lauten	
						bezw. vice versa			
44	Nr. 29 vom 11. März 1897	709	K. k. Oesterr. Staatsbahnen,		Eichenholz-Pfosten (1·65 bis 3·66 m lang, 12 bis 14 cm breit und 54 bis 80 mm dick) zur Erzeugung von Fassböden	Lubaczów Przemysl Rawa ruska Stryj Zborów	Podwołoczyska (Bhf.) transit (für Odessa)	In der 4. Rubrik „das Zugeständniss wird gemacht für Artikel" hat es richtig, wie folgt, zu lauten: „Eichenholz - Pfosten (1·65 bis 3·66 m lang, **mindestens 12 cm breit** und 54 bis 80 mm dick) zur Erzeugung von Fassböden	

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Von Seiten der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird das im Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des zweiten Quartales 1897, d. i. vom 1. April bis 30. Juni 1897, voraussichtlich ansammelnde **Altmaterial** hiemit zum Verkaufe offerirt, u. zw.:

Abfälle von Baumwoll-, Hanf-, Jute-, Kautschuk-, Leder-, Schafwoll- und Tuchwaaren, alte Stahlachsen, alter Stahl in grossen Stücken, alte Siederohre, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfeder-, Feilen-, Volutfeder-, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, alter Pappendeckel, Maculatur-, Stampf- und Korbpapier, sowie Telegraphenstreifen.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die ins Offerte einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum, oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken, und behält auch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen 50 (fünfzig) kr.-Stempelmarke per jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Ankauf von Altmaterial" bis längstens **20. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen, und ist sich darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im Mai 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlosung der Actien und der 4perc. Prioritätsobligationen am 1. Mai 1897.

Bei der laut Notariatsprotokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verlosung unserer Actien und 4perc. Prioritätsobligationen wurden nachstehende Nummern gezogen, und zwar:

Actien.

414, 2670, 16.908, 27.010, 44.396, 65.733, 67.279, 71.011, 72.811, 72.959, 75.539, 80.112, 85.588, 90.588, 101.776, 117.314, 123.582, 124.454, 129.436, 132.982. Zusammen 20 Stück.

4perc. Prioritätsobligationen, steuerpflichtige.

571—580, 651—660, 2951—2960, 3431—3440, 5381—5390, 6491—6500, 10.821—10.830, 11.011—11.020, 11.591—11.600, 12.291—12.300, 13.111—13.120, 16.831—16.840, 21.921—21.930, 27.891—27.900, 29.631—29.640, 34.251—34.260, 37.391—37.400, 37.611—37,620, 38.561—38.570, 39.211—39.220, 41.241—41.250, 43.581—43.590, 44.971—44.980, 45.131—45.136, 45.891—45.900, 47.591—47.600. Zusammen 256 Stück.

4perc. Prioritätsobligationen, steuerfreie.

48.321—48.330, 50.601—50.610, 52.401—52.410, 52.621 bis 52.630, 53.151—53.160, 57.411—57.420, 59.251—59.260, 60.001 bis 60.010, 60.941—60.950, 63.821—63.830, 67.911—67.920, 71.941 bis 71.950, 77.201—77.210, 79.511—79.520, 83.251—83.260, 86.151 bis 86.160, 86.541—86.550, 89.711—89.720, 90.751—90.760, 90.821 bis 90.830, 91.341—91.350, 91.831—91.835, 94.181—94.190, 95.251 bis 95.260, 97 521—97.530, 107.721—107.730, 108.171—108.180, 108.891—108.900, 110 901—110.910, 111.611—111.620, 111.771 bis 111.780, 111.781—111.790, 115.421—115.430, 116.831—116.840, 118.901—118.910, 122.021—122.030, 126.281—126.290, 131.981 bis 131.990, 132.031—132.040, 134 961—134.970, 136.311—136.320, 137.981—137.990, 138.241—138.250, 140.321—140.330, 142.161 bis 142.170, 142.711—142.720, 142.861—142.870, 148 831—148 840, 149.431—149.440, 152.831—152.840, 155.021—155.030, 156.681 bis 156.690, 156.821—156.830, 157.581—157.590, 158.181—158.190, 159.001—159.010, 160.781—160.790, 171.421—171.430. Zusammen 575 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Actien und 831 Obligationen erhalten vom 1. November d. J. angefangen das Nominalcapital, d. i. für je eine Actie den Betrag von zweihundert Gulden österr. Währung Silber (200 fl.) und für je eine Prioritätsobligation dreihundert Gulden österr. Währung Silber (300 fl.), nebst den bis 31. October d. J. laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien ausbezahlt.

Allfällig fehlende Coupons werden vom Capitalsbetrage in Abzug gebracht. Für die verlosten Actien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Restanten aus den früheren Verlosungen:

Verlost am 1. Mai 1886: Prioritäten II. Em. Nr. 61.217.

„ „ „ 1888: Actien Nr. 108.005.

„ „ „ 1889: Actien Nr. 10.568. Prioritäten II. Em. Nr. 102.273—102.276, 131.576.

„ „ „ 1890: Actien Nr. 23.053, 48.646, 93.365, 106.365. Prioritäten II. Em. 144.973 bis 144.976.

„ „ „ 1891: Actien Nr. 73.095. Prioritäten II. Em. Nr. 60.512—60.518, 161.872.

„ „ „ 1892: Prioritäten I. Em. Nr. 44.031—44.032. Prioritäten II. Em. Nr. 55.643, 55.650, 62.582, 75.560, 126.302 — 126.303, 135.986, 140.971.

„ „ „ 1893: Actien Nr. 28.830, 99.781, 103.629. Prioritäten I. Em. Nr. 6996. Prioritäten II. Em. Nr. 55.694, 63.748, 68.378, 116.620, 136.943, 157.465 - 157.467.

„ „ „ 1894: Actien Nr. 58.611, 85.168. Prioritäten I. Em. Nr. 31.816—31.817. Prioritäten II. Em. Nr. 61.968, 102.698, 105.405, 152.763, 152.767, 155.432, 155.433, 155.440, 168.631—168.632.

„ „ „ 1895: Actien Nr. 44.908, 74.181, 99.678, 127.816. Prioritäten I. Em. Nr. 1007 bis 1010, 7860, 28.867, 28.869, 28.870. Prioritäten II. Em. Nr. 56.345, 62.119, 96.891—96.894, 151.346, 153.492 bis 153.493, 167.603—167.604, 174.964.

„ „ „ 1896: Actien Nr. 4144, 31.514, 32.482, 47.864, 64.393, 91.756. Prioritäten I. Emission Nr. 5978, 5979, 5980, 18.018, 21.070, 47.459, 47.460. Prioritäten II. Emission Nr. 56.889 — 56.890, 62 301 — 62.302, 62.310, 73.051, 78.617—78.620, 89.082 bis 89.086, 89.221 — 89.230, 89.689, 96.132, 97.727 — 97.730, 112.037 bis 112.038, 119.801 — 119.802, 131.233, 147.692—147.700, 154.304, 156.660.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54. **Wien, 11. Mai 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 17. April 1897, Z. 4641/I, betreffend die Erlassung einer Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrath.

Der k. k. Eisenbahnminister hat in Ausführung der Bestimmung im § 4, fünfter Absatz, des mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten und im Reichsgesetzblatte Nr. 59 kundgemachten Statutes für den Staatseisenbahnrath die nachfolgende Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrath erlassen:

Geschäftsordnung für den Staatseisenbahnrath.

§ 1.

Der Staatseisenbahnrath wird von dem Eisenbahnminister nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahre und im Herbste, zu einer Sitzung einberufen.

Die regelmässigen Sitzungen finden im Laufe der Monate Mai und October statt, wenn nicht gewichtige Gründe die Einberufung für diese Zeit unthunlich erscheinen lassen.

Die Einladung der Mitglieder erfolgt mindestens vierzehn Tage vor dem für den Beginn der Sitzung anberaumten Tage unter Mittheilung der Tagesordnung, in welcher die der Begutachtung zu unterziehenden Gegenstände kurz angeführt sind.

Ist ein Mitglied des Staatseisenbahnrathes verhindert, an der anberaumten Sitzung theilzunehmen, so hat dasselbe sein Ausbleiben umgehend dem Eisenbahnminister anzuzeigen, damit die Einladung des für dieses Mitglied ernannten Ersatzmannes erfolgen könne.

§ 2.

Der Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes steht dem Eisenbahnminister und im Falle der Verhinderung desselben dem von ihm aus dem Stande des Eisenbahnministeriums zu bestimmenden Stellvertreter zu.

An den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes nehmen die vom Eisenbahnminister bestimmten Organe der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung theil.

Ueber Veranlassung des Vorsitzenden können den Sitzungen auch Sachverständige aus Interessentenkreisen beigezogen werden.

Die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes sind nicht öffentlich.

§ 3.

Der Vorsitzende eröffnet und leitet die Berathung, bestimmt die Reihenfolge der Verhandlungsgegenstände, veranlasst die Abstimmung und bezeichnet jene Gegenstände, welche geheimzuhalten sind.

Er schliesst die Sitzung und bestimmt, falls der Umfang der Berathungsgegenstände es nothwendig macht, die Sitzung an einem der nächstfolgenden Tage fortzusetzen, den Zeitpunkt dieser Fortsetzung.

§ 4.

Anträge einzelner Mitglieder, welche in einer Sitzung des Staatseisenbahnrathes zur Verhandlung kommen sollen, um sohin die Grundlage von Anträgen des Staatseisenbahn-

rathes im Sinne des § 3 des Statutes zu bilden, sind schriftlich unter Angabe der Gründe spätestens acht Tage vor Beginn der Sitzung dem Eisenbahnminister bekanntzugeben. Später eingebrachte Anträge werden nur dann in Verhandlung gezogen, wenn sie von mindestens fünf Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes unterstützt werden.

§ 5.

Der Staatseisenbahnrath kann entweder für die ganze Dauer seiner Function oder von Fall zu Fall aus seinen Mitgliedern Ausschüsse wählen, welche berufen sind, die zur Berathung im Staatseisenbahnrathe bestimmten Gegenstände zunächst einer Vorprüfung zu unterziehen und sohin dem Staatseisenbahnrathe mündlich oder schriftlich zu berichten.

Für die ganze Dauer seiner Function wählt der Staatseisenbahnrath in der ersten Sitzung seiner Functionsperiode insbesondere folgende drei (ständigen) Ausschüsse:

a) einen Ausschuss für allgemeine Verwaltungs-Angelegenheiten;
b) einen Ausschuss für Verkehrs- und Fahrordnungs-Angelegenheiten;
c) einen Ausschuss für commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes.

Womöglich soll jedes Mitglied des Staatseisenbahnrathes einem dieser drei (ständigen) Ausschüsse angehören, und soll in jeden dieser Ausschüsse annähernd die gleiche Zahl von Mitgliedern gewählt werden.

Jeder Ausschuss constituirt sich für die Dauer seiner Function durch Wahl eines Obmannes und Obmann-Stellvertreters aus der Mitte seiner Mitglieder.

Die Ausschüsse werden von dem Eisenbahnminister in der Regel unmittelbar vor den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes einberufen.

Ausser den vom Eisenbahnminister zur Theilnahme an den Verhandlungen der Ausschüsse bestimmten Organen der Staatseisenbahn-Verwaltung können den Sitzungen der Ausschüsse über Veranlassung des Vorsitzenden auch Sachverständige aus Interessentenkreisen beigezogen werden. Wenn in den Sitzungen der Ausschüsse Angelegenheiten von Privateisenbahnen zur Verhandlung kommen, bleibt es dem Ermessen des Eisenbahnministeriums vorbehalten, über Antrag des Vorsitzenden des Ausschusses die betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen zur Entsendung von Vertretern aufzufordern.

Die Organe des Eisenbahnministeriums sind verpflichtet, die Ausschüsse in ihren Arbeiten thunlichst zu unterstützen und denselben alle über die vorliegenden Berathungsgegenstände geforderten Auskünfte zu ertheilen.

Die Anträge der Ausschüsse sind in entsprechender Weise rechtzeitig zur Kenntniss der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes zu bringen.

Der Vorsitzende des Staatseisenbahnrathes wird den Ausschüssen jene Gegenstände, welche geheimzuhalten sind, bezeichnen.

In der Regel sind alle Vorlagen vor ihrer Berathung den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes mitzutheilen. Wenn dies ausnahmsweise nicht der Fall ist, so hat der Vorsitzende bei der Verhandlung des betreffenden Gegenstandes diese Unterlassung zu begründen.

§ 6.

Die Gutachten des Staatseisenbahnrathes über die vorgelegten Fragen werden durch Abstimmung der anwesenden Mitglieder, bezw. Ersatzmänner festgestellt.

Zur Beschlussfähigkeit des Staatseisenbahnrathes ist die Anwesenheit von mindestens zwanzig Mitgliedern (Ersatzmännern) erforderlich.

Wenn sich bei der Abstimmung über einen gestellten Antrag Stimmengleichheit ergibt, gilt derselbe als gefallen.

Bei den Berathungen der Ausschüsse hat der Vorsitzende an der Abstimmung nicht theilzunehmen, sondern nur im Falle der Stimmengleichheit zu dirimiren.

§ 7.

Ueber die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes sind durch die von dem Eisenbahnminister bestimmten Organe Protokolle aufzunehmen, welche in gedrängter Fassung den Gang der Verhandlung darzustellen haben.

Die Gegenstände der Tagesordnung, sowie die hierüber abgegebenen Gutachten sind wörtlich anzuführen.

Von der Mehrheit abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen.

Die Protokolle werden sämmtlichen Mitgliedern und Ersatzmännern zugestellt und ausserdem durch die „Wiener Zeitung“ und das „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ veröffentlicht.

Inwieweit die Veröffentlichung einzelner Beschlüsse aus geschäftlichen oder höheren staatlichen Rücksichten zu unterbleiben hat, bestimmt der Eisenbahnminister.

Allfällige Berichtigungen des Protokolles sind binnen acht Tagen von der Zustellung desselben an die Mitglieder und Ersatzmänner beim Vorsitzenden geltend zu machen und gelangen, falls sie als zutreffend befunden werden, in den oben genannten Blättern zur Verlautbarung.

§ 8.

Dem Staatseisenbahnrathe wird bei Beginn jeder Sitzung von dem Vorsitzenden eingehende Mittheilung gemacht:

1. über die Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Schlussfassung in Betreff der vom Staatseisenbahnrathe in seiner vorausgegangenen Sitzung abgegebenen Gutachten;
2. über alle seit der letzten Sitzung getroffenen Verfügungen, welche Angelegenheiten betreffen, die nach § 3 des Statutes für den Staatseisenbahnrath in den Wirkungskreis dieser Körperschaft fallen, wegen besonderer Dringlichkeit aber ohne vorhergegangene gutächtliche Aeusserung des Staatseisenbahnrathes getroffen werden mussten.

§ 9.

Die dem Staatseisenbahnrathe gemäss § 3 des mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes zustehenden Befugnisse werden von demselben nur in seiner Gesammtheit, nicht aber von den einzelnen Mitgliedern desselben ausgeübt.

Guttenberg m. p.

Die Beschlüsse des internationalen Eisenbahncongresses
zu London im Jahre 1895.

(Schluss. Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 51 u. ff.)

XIV. Austragung von Streitigkeiten.

Austragung von Streitigkeiten, welche zwischen den Bahnverwaltungen aus dem Transporte von Waaren entstehen.

Berichterstatter: von Perl,*) wirklicher Staatsrath, Vorstand der Russischen Vereinigung für Angelegenheiten des internationalen Eisenbahnverkehres.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

v. Perl erörtert in Darlegung seines Berichtes und unter Bezugnahme auf die internationalen Vereinbarungen von Bern im Jahre 1892, dass auch seither die Reclamationen in beängstigender Weise zugenommen haben. Dieselben betreffen gewöhnlich: 1. Mehrzahlungen, 2. Verluste und Beschädigungen, 3. verspätete Ablieferungen, 4. Differenzen zwischen Bahnverwaltungen.

Der Referent wendet sich gegen eine Bemerkung im Berichte Mr. Owens' (London and South-Western Railway), indem er ausführt, dass das in England eingeführte System auf continentale Verhältnisse keine Ausdehnung finden könne. Er gibt der Hoffnung Ausdruck, dass der Anschluss Englands an die Berner Convention einen leichteren directen Verkehr zwischen allen Häfen des Continents und Englands herbeiführen wird, und dass der Vorschlag Mr. Owens dadurch actuell werden möge. Das dem Berichte angeschlossene Reglement könne als Muster dienen, müsste aber für den Gebrauch der Stationen klarer und kürzer gefasst werden. Er schlägt ferner vor, die Französische Nordbahn mit dem Studium der Frage zu betrauen. Mr. Niels (Belgische Staatsbahnen) constatirt, dass die Annahme der Convention von 1886 in Belgien die besten Resultate ergeben hat. Griolet (Französische Nordbahn) meint, dass es besser sei, die Belgischen Staatsbahnen mit dem Studium dieser Frage zu betrauen, da sie sich schon öfter mit dergleichen beschäftigt haben. Der Berichterstatter erklärt, dass er diesen Vorschlag nur darum nicht gemacht habe, weil er sich scheute, den Belgischen Staatsbahnen diese grosse Arbeit aufzubürden. Niels meint dagegen, die Belgischen Staatsbahnen würden diese Aufgabe gern unternehmen, besonders da sie sehr zu vereinfachen sei, wenn man die Hauptpunkte der Convention von 1886 als Grundlage nimmt.

Beschlüsse.

Der Congress stimmt mit dem Berichterstatter darin überein, dass eine allgemeine Convention für die Austragung von Streitfragen unumgänglich nothwendig ist und bittet die Belgischen Staatsbahnen, es gütigst zu übernehmen, diese Frage zu einer gedeihlichen Lösung zu bringen, indem sie eine Conferenz in dieser Angelegenheit einberufen.

Dieser Beschluss wird von der Vollversammlung zur Kenntniss genommen, nachdem der Herr Präsident die nicht englischen Mitglieder aufgefordert hat, jene Einrichtung der grossbritannischen Eisenbahnen zu studiren, welche unter dem Namen Clearing House bekannt ist.

*) *L. v. Perl Bulletin April 1895, ferner Nr. 15 der franz. und Nr. 20 der engl. Sep.-Abdr.* Der Berichterstatter hebt die Mängel der Bestimmungen der Vereinbarungen von Bern hervor, welche sich in der Praxis herausgestellt haben, und macht zu jedem Capitel Vorschläge für Verbesserungen. In der Conclusion schlägt er eine Vereinigung sämmtlicher europäischer Bahnverwaltungen vor. Für das diesfalls zu schaffende Reglement könnten als Muster das Reglement für die bestehende Vereinigung zwischen Frankreich, Belgien und den Niederlanden, sowie der Entwurf eines Reglements für einen internationalen Verkehr zwischen Russland, Deutschland und Oesterreich zu gelten haben. Die beiden Reglements sind in zwei Anhängen wiedergegeben.

Ch. Owens. Bulletin November 1894, ferner Nr. 15 der franz. und Nr. 28 der engl. Sep.-Abdr. Nach einer kurzen Darstellung der Geschichte des „Goods Claims Arbitration Comitee" citirt der Berichterstatter die gegenwärtig geltenden Bestimmungen seines Reglements und sodann einige Punkte des Reglements des „Railways Clearing House", zu denen das genannte Comité in Fällen Zuflucht nimmt, die im eigenen Reglement nicht vorgesehen sind.

Der Bericht gewährt trotz seiner Kürze einen sehr klaren Einblick in die bezüglichen englischen Verhältnisse.

XV. Der vierundzwanzig Stunden-Tag.

Einführung der fortlaufenden Stundenbezeichnung von 1 bis 24 in den Fahrplänen und Eintheilung der Stunde in hundert Grade. Gegenwärtiger Stand der Frage. Theilweise Anwendung in verschiedenen Ländern. Vortheile für die Reisenden und für den Dienst. Ist eine Umgestaltung der Zifferblätter der Uhren nothwendig und, im Bejahungsfalle, wie wird sie durchzuführen sein?

Berichterstatter: die Herren Leon Scolari,*) Doctor der Rechte, Abtheilungsvorstand der General-Direction der Mittelländischen Eisenbahnen (Italien), und Josef Rocca, Ingenieur, Inspector derselben Verwaltung.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Herr Rocca resumirt den gemeinsamen Bericht, wonach der 24 Stunden-Tag bereits in Englisch-Indien, Canada und Italien Anwendung findet.

Hienach äussern sich Robertson und Bell (Englisch-Indien), indem sie betonen, dass der 24 Stunden-Tag vom eingebornen Personale der Bahnen in Englisch-Indien sehr rasch verstanden worden ist und dass er gar keine Unzukömmlichkeiten gebracht hat. Es hat gar keiner besonderen Auffassung bedurft, die Zahl 12 zu den Nachmittagsstunden zu addiren. Die Zifferblätter sind unverändert geblieben. In der gewöhnlichen Sprache ist die Stundenbezeichnung nicht verändert worden. Das neue System ist gleichzeitig auf dem ganzen Netze von 30.000 *km* eingeführt worden, und auf Wunsch des Publicums ist die neue Bezeichnung auch in den Affichen und öffentlichen Fahrordnungsbüchern eingeführt worden.

Sir Charles Tupper, Delegirter der canadischen Regierung, schreibt, dass das System des 24 Stunden-Tages nunmehr seit neun Jahren auf zwei Dritteln der Canadischen Eisenbahnen (deren gesammte Länge 26.000 *km* ist) eingeführt ist und sich ausgezeichnet bewährt hat.

W. F. Allen (American Railway Association) sagt, dass man in Amerika das 24 Stundensystem zwar logisch, aber nicht nothwendig findet; wenn man in dieser Hinsicht eine Aenderung anstrebe, müsste sie durchgreifender sein als die vorgeschlagene. Man müsste den ganzen Tag in zwölf Abschnitte theilen und decadisch untertheilen.

Beschlüsse.

„Die fortlaufende Stundenbezeichnung von 1 bis 24 in den Fahrplänen würde grosse Erleichterungen im Eisenbahndienste bieten. Die Bahnverwaltungen und Länder, welche dieses System versucht haben, erklären sich davon sehr befriedigt, finden, dass es viele Vortheile hat, während sich das Publicum ohne Schwierigkeit daran gewöhnt."

In der Discussion der Vollversammlung frägt Baron Prisse, warum die Frage der Stundenuntertheilung in 100 Grade gar nicht erörtert worden ist.

Kerbedz antwortet, dass man diese Frage ausgeschieden habe, weil ihre Lösung die Auswechslung aller Zifferblätter erfordern würde.

Der Präsident bemerkt, dass diese Frage für England gar kein Interesse habe. Dagegen meint Sauvage, dass die Frage für die Engländer, die so viel auf dem Continente reisen, doch wohl Interesse habe. Der Präsident meint hierauf, versichern zu können, dass, wenn die Bahnen des Continents diese Reform durchführen, England sich anschliessen würde.

XVI. Decimalsystem.

Allgemeine Einführung des Decimalsystems bei den den Bau und Betrieb der Eisenbahnen betreffenden Berechnungen. Begünstigung der weiteren Einführung des metrischen Masses und Gewichtes.

Referent: Wilkinson,**) Chef des commerciellen Dienstes der Great Western Railway.

---

*) *Scolari und Rocca. Bulletin März 1895, ferner Nr. 7 der franz. und Nr. 5 der engl. Sep.-Abdr.* Die Berichterstatter besprechen die Frage in zehn Capiteln, deren erstes die allgemeinen Gesichtspunkte und deren zweites eine geschichtliche Einleitung enthält. Die übrigen Capitel gehen direct auf die Frage ein, beleuchten die Vorzüge des 24 Stunden-Tages, widerlegen die Einwände und enthalten eine Sammlung von Beispielen der vielfachen Irrungen, welche die sehr verschiedenartige Bezeichnung der Tag- und Nachtstunden des 12 Stunden-Zifferblattes zur Folge haben. Die verschiedenen, noch nicht ganz geklärten Fragepunkte, wie jene der Mitternachtbezeichnung und der Modalitäten der Einführung des 24 Stunden-Tages, sind ebenfalls ausführlich besprochen.

Capitel 10 enthält eine Zusammenstellung der einschlägigen Literatur. Die Anhänge enthalten historisch interessante Documente und den Fragebogen.

**) *Wilkinson. Der Vorbericht Bulletin März 1895, p. 491, ferner Nr. 9 der franz. und Nr. 3 der engl. Sep.-Abdr.* Enthält eine Zusammenstellung der englischen und metrischen Masse, sowie einige historische, die Einführung des Metermasses betreffende Mittheilungen.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Der Referent bemerkt, das Decimalsystem werde fast allgemein angewendet. Ausgenommen sind England und seine Colonien, Russland und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die Vortheile des Decimalsystems sind unbestreitbar, und obwohl das alte englische Masssystem bisher den Bedürfnissen eines sehr bedeutenden Verkehres genügt hat, ist es dennoch gewiss, dass Handel und Industrie durch Annahme des Decimalsystems und insbesondere des metrischen Systems nur gewinnen können.

In jüngster Zeit hat das englische Parlament aus eigener Initiative für das Studium dieser Frage ein Comité eingesetzt, welches folgende Wünsche ausgesprochen hat:

1. Das metrische Mass und Gewicht soll gesetzlich eingeführt werden.
2. Nach Ablauf von zwei Jahren soll es durch Parlamentsbeschluss obligatorisch erklärt werden.
3. Das metrische System ist so bald als möglich in den Studienplänen der öffentlichen Schulen aufzunehmen.

Der Vorsitzende theilt mit, dass Oesterreich-Ungarn das Metermass vor 23 Jahren bereits eingeführt hat. Fox (Grossbritannien) und Robertson (Britisch-Indien) unterstützen die Anträge des Referenten. Die Herren Belelubsky und Abramson fügen hinzu, dass das Metermass auch in Russland von einigen grösseren Fabriken bereits benützt werde. v. Lenz (Oesterreich) constatirt, dass der Uebergang vom alten zum neuen System sich in Oesterreich ohne wesentliche Schwierigkeiten vollzogen hat.

Die Delegirten v. Leber (Oesterreich), Robinson und Robertson treten dafür ein, dass nicht das Decimalsystem, sondern sofort das metrische System eingeführt werde.

Beschlüsse.

Der Congress spricht einhellig den Wunsch aus, es mögen jene Länder, welche bisher das Decimalsystem nicht eingeführt haben, Alles aufbieten, um das metrische Mass und Gewicht so bald als möglich anzunehmen.

5te Section.

XVII A. Verkehrs-Saugadern.

Mittel, welche von den Verwaltungen der Hauptbahnen angewendet werden, um den Bau und Betrieb von verkehrzubringenden Localbahnen zu fördern.

Berichterstatter: de Backer,*) Directeur général de la société générale des chemins de fer économiques de Belgique.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Der Berichterstatter kommt zu folgenden Schlüssen: Die Vortheile der Localbahnen für die Gemeinden und den Staat sind derartige, dass deren Unterstützung durch Subventionen, Zinsengarantie etc. gerechtfertigt ist; andererseits ist eine solche Hilfe für den Bestand von Localbahnen auch nothwendig. Die Subscription von Actien Seitens der betheiligten Gemeinden, wie solche in Oesterreich stattfindet, erscheint als das logischeste System.

Der Capitalsbetheiligung Seitens der grossen Gesellschaften wird nicht das Wort gesprochen, weil sie eine zu grosse Beeinflussung der Localbahn herbeiführt. Die Verpachtung von Localbahnen, welche Hauptbahnen angehören, unter Zusammenziehung mehrerer solcher Linien in eine Verwaltung, um die Verwaltungskosten zu verringern, scheint sich zu empfehlen. Das Richtigste wäre die Schaffung von eigenen Gesellschaften für den Bau und Betrieb von Localbahnen, welche die Unterstützung der Hauptbahnen, denen sie Verkehr zubringen, geniessen. Eine indirecte Unterstützung durch Ueberlassung von Terrain, Mitbenützung von Bahnhofsanlagen, Werk-

---

*) *De Backer. Bulletin April 1895, ferner Nr. 12 der franz. und Nr. 19 der engl. Sep.-Abdr.* Das von 54 Bahnverwaltungen herrührende Material bringt der Bericht, nach Ländern geordnet, in einer Weise zur Erläuterung, welche ein sehr anschauliches Bild der verschiedenen Systeme, der Art der Unterstützung oder der Verpachtung des Betriebes etc. von Localbahnen gewährt. Die Vor- und Nachtheile der verschiedenen Methoden und Einrichtungen sind theils unmittelbar an diese Darlegungen anknüpfend besprochen, theils im Resumé zusammengefasst. Die Schlüsse, zu denen der Berichterstatter kommt, sind im Sectionsberichte erwähnt.

Sir Ch. Tupper: Bulletin 1895, Vol. IX, p. 2471, ferner Nr. 30 der franz. und Nr. 24 der engl. Sep-Abdr. „Note sur le développement des chemins de fer dans le dominion du Canada.“ Dieser Bericht betrifft nicht allein die Verkehrs-Saugadern, sondern auch die grosse Canadian pacific Ralway und ihre Abzweigungen; derselbe enthält interessante geschichtliche und statistische Daten und eine übersichtliche Karte.

stätten etc. ist allgemein üblich; niemals aber soll dieselbe ein Mittel sein, die kleine Bahn zu drücken. Diese Unterstützung kann auch den Nachtheil mit sich bringen, dass die Localbahnen gezwungen sind, sich an Kosten und Betriebsmethoden zu betheiligen, die ausser den Rahmen des ökonomischen Betriebes fallen, welcher ihre wichtigste Bedingung ist. Die Behörden werden in Zukunft die Lasten solcher gemeinsamer Installationen sicherlich auf die Hauptbahnen überwälzen. Die beste Art, eine Localbahn zu subventioniren, scheint die Bezahlung einer Prämie für den Reisenden und die Tonne, welche der Anschlussstation zugeführt wird.

Der Uebergang der Wagen von der Localbahn auf die Hauptbahn wird nicht befürwortet. Ein solcher Durchgangsdienst zieht die Annahme der Tarife, Classificationen, Formalitäten, Reglements und die Einrichtung der Wagen gleich jenen der Hauptbahn nach sich, was unökonomisch ist. Es besteht eine ganz ungerechtfertigte Scheu vor dem Umladen der Waaren. Ausser vielen anderen Vortheilen hat die Schmalspur auch jenen, dass sie den Wagenübergang im Vorhinein ausschliesst.

Ueber die Correspondenz der Verfrachtungen zwischen Haupt- und Localbahnen und die Tarife auf den letzteren werden die divergirendsten Ansichten ausgesprochen.

Beschlüsse.

Es ist im allgemeinen Interesse gelegen, dass die Verwaltungen von Hauptbahnen den verkehrzubringenden Bahnen alle wünschenswerthen Erleichterungen durch Anwendung aller möglichen Mittel gewähren.

XVII B. Erleichterungen, welche den schwach befahrenen Bahnen zu gewähren sind.

Erleichterungen, welche die Regierungen für den Bau und Betrieb von Localbahnen gewähren können, ohne dass daraus eine Unzukömmlichkeit vom Standpunkte der öffentlichen Sicherheit entsteht.

Berichterstatter: Mr. Humphreys-Owen,*) M. P., Chairman of the Montgomeryshire County Council, Director of the Cambrion Railways, und Mr. P. W. Meik, M. Inst. C. E.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Die Vertreter der verschiedenen Länder geben der Reihe nach Aufschlüsse über die Erleichterungen, welche die Localbahnen bei ihnen geniessen, über die Vereinfachungen im Baue, die Kosten desselben und über viele andere Details.

Mr. Haines sagt, dass man in Amerika gegen die Schmalspur ist. Im Süden der Vereinigten Staaten sei ein Netz von 40.000 *km* schmalspuriger Linien auf die Normalspur umgebaut worden, um den directen Anschluss an die Bahnen des Nordens und Westens zu

---

*) *A. Humphreys-Owen und W. Meik. Bulletin Juni 1895, ferner Nr. 23 der franz. und Nr. 26 der engl. Sep.-Abdr.* Humphreys-Owen bearbeitet die fünf Fragen des Questionaire: 1. Welche Spurweite ist zu empfehlen? 2. Welche minimale Bevölkerungsdichte rechtfertigt die Anlage von Localbahnen? 3. Von welchen Interessenten sind die nöthigen Capitalien aufzubringen? 4. Durch wen ist der Betrieb zu führen? 5. In welchen Fällen ist eigener Bahnkörper und in welchen Fällen die Strasse zu benützen? Die Antworten von acht englischen Bahnverwaltungen sind im Anhange 1 und jene von zehn nichtenglischen Verwaltungen im Anhange 2 wiedergegeben. Humphreys-Owen resumirt dieselben, nach den einzelnen Punkten geordnet, in knappester Weise.

Meik bespricht in 13 kurzen Capiteln die Erleichterungen, welche im Baue und Betriebe den Localbahnen Seitens der Aufsichtsbehörden zugestanden werden können, sowie die allfällige Vereinfachung einzelner Constructionsdetails. Die Arbeit enthält manche werthvolle Daten.

E. A. Ziffer. Bulletin April 1894, ferner Nr. 23 der franz. und Nr. 26 der engl. Sep.-Abdr. Zwei Noten, welche die Ueberschrift: „Gegenwärtige Organisation des Localbahnwesens in Oesterreich und beabsichtigte Aenderungen in derselben" führen, behandeln in gründlicher und klarer Weise die Entwicklung und Ausgestaltung des Localbahnwesens.

Die erste Note bezieht sich auf die österreichische Reichshälfte, die zweite auf die ungarische. Der Verfasser, welcher in hervorragender Weise an der Entstehung der Localbahnen mitgewirkt hat, bespricht dieselbe mit Sachkenntniss.

T. Farrer. Bulletin Juni 1895, ferner Nr. 28 der franz. und Nr. 26 der engl. Sep.-Abdr. Der Bericht, welcher die für Localbahnen zu gewährenden Erleichterungen zum Gegenstande hat, betont nach einer kurzen geschichtlichen Einleitung und nach Aufzählung der wichtigsten behördlichen Vorschriften für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in England, dass keine dieser Bahnen von der Erfüllung der Vorschriften entbunden worden ist.

Vielseitige Anregungen haben endlich im Jahre 1895 die Einbringung einer Bill zur Folge gehabt, welche den Localbahnen Erleichterungen gewähren soll.

ermöglichen. Billige Bahnen baut man in Amerika normalspurig, eingeleisig mit Vignolschienen von 24·8 *kg* pro Meter, 1636 Schwellen pro Kilometer und mit leichter Schotterbettung. Der Telegraph wird allgemein verwendet.

Die Kosten solcher Linien sind 30.000 bis 60.000 Frcs. pro Kilometer einschliesslich der Hochbauten und des Fahrparkes, aber ausschliesslich der Grundeinlösung.

Mr. Bryce (President of the Board of Trade) beklagt, dass in England die Localbahnen keinerlei Erleichterungen geniessen. Er hofft, dass die anderwärts gemachten Erfahrungen, welche durch den Congress zur allgemeinen Kenntniss gelangen, in dieser Beziehung von günstigem Einflusse sein werden.

Mr. Eddy sagt, dass die Erfahrungen der Bahnen in Neu-Süd-Wales erweisen, dass man mit dem Schienengewichte nicht unter 29·6 *kg* per Meter gehen soll. Ersparungen sind bei den Haltestellen zu machen, welche einfach aus einer Plattform bestehen können, und bei den Wegübergängen, welche ohne Schrankenwartung gemacht werden; die Signale sollen aufrecht erhalten bleiben.

Sir Charles Tupper spricht über Canada, wo man Erschliessungsbahnen auf enorme Längen gebaut und dadurch wirklich den Handel erst geschaffen hat; er citirt Fälle, in denen man die Schmalspur gegen Normalspur ausgewechselt hat, und meint, Schmalspur eigne sich nur für isolirte Bahnen, z. B. auf Inseln.

Ludvigh (Präsident der kgl. Ungar. Staatsbahnen) gibt Aufschlüsse über die Verhältnisse in Ungarn. Die anfangs verwendeten leichten Schienen mussten ausgewechselt werden, die Signale sind einfach; überall verwendet man den Telegraphen; die Schmalspur erfährt keine Anfeindungen, in Bosnien ist sie allgemein. Die Praxis, Localbahnen durch Unternehmer auf Staatskosten zu bauen und dann durch die Staatsbahnen betreiben zu lassen, ist für die Verhältnisse des Landes die einzig durchführbare.

v. Svientzitzky bespricht die Verhältnisse in Russland. Er ist für die Schmalspur, die man später, wenn die Bahn prosperirt, in Normalspur verwandeln kann. Der Kilometer kostet bei Schmalspur 35.000 Frcs. inclusive Fahrpark, bei Normalspur leichter Construction 70.000 Frcs., bei gewöhnlicher Construction 100.000 Frcs. Die Schmalspurschienen wiegen nur 12—13 *kg* pro Meter; man verwendet Locomotiven von 15 *t* zur Förderung von $6^3/_4$ *t*-Wagen; das Telephon oder das Staff-System sind dem Telegraphen vom Standpunkte der Sicherheit vorzuziehen. Die Deckung von Stationen und Kreuzungen mit Signalen sind nach den russischen Vorschriften unerlässlich. Die Stationen sind einfache Haltestellen, die Wegübergänge sind nicht bewacht, wenn man den Zug auf 650 *m* kommen sehen kann.

Forestier sagt, Frankreich habe nur in Algerien und Tunis Erschliessungsbahnen, wie sie in Canada, in den Vereinigten Staaten und in Australien existiren; für solche Bahnen eignet sich die Schmalspur sehr gut. Die Verladungskosten werden auf 15—20 Ctms. für die Tonne veranschlagt, was bei Strecken von mehr als 100 *km* verschwindend ist. Im Loiret in Frankreich wird jetzt eine Landwirthschaftsbahn von 60 *cm* Spur gebaut. Die Wägelchen werden auf transportablen Geleisen bis auf die Felder gehen, wo die Frucht verladen wird. Im Allgemeinen werden Localbahnen mit 1 *m* Spur gebaut.

Mr. de Burlet spricht über die Localbahnen in Belgien. Das Capital wird vom Staate, den Provinzen, den Gemeinden und von Privaten (letzteres in geringem Masse) durch Zeichnung von Actien aufgebracht. Die Bahnen haben gewöhnlich 1 *m* Spur. Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind inclusive Fahrbetriebsmittel 44.000 Frcs. für Schmalspur und über 100.000 Francs für Normalspur. Das Schienengewicht ist in jüngerer Zeit von 21·5 auf 23 *kg* pro Meter erhöht worden. In Bezug auf Stationsanlagen, Signale, Einfriedungen, Bewachung der Wegübergänge etc. haben die Behörden weitgehende Vereinfachungen zugestanden, und es haben zehnjährige Erfahrungen auf einem Netze von 1300 *km* keine Unzukömmlichkeiten in Bezug auf die öffentliche Sicherheit ergeben.

Beschlüsse.

Es ist wünschenswerth, dass die Regierungen den Localbahnen alle möglichen Erleichterungen sowohl im Baue als auch im Betriebe, nach dem Beispiele einzelner Länder, welche in den an den Congress eingelangten Documenten erwähnt sind, gewähren, wobei aber die Begünstigung einer schädigenden Concurrenz gegen bestehende Linien vermieden werden muss.

Selbstverständlich müssen dieselben Erleichterungen auch jenen Localbahnen zugestanden werden, welche Theile eines grossen Netzes sind.

XVIII. Verpachtung des Betriebes von Localbahnen.

In welchen Ländern ist die Verpachtung durchgeführt?

Unter welchen Bedingungen ist sie abgeschlossen worden, und welche sind die praktischen Resultate, die man damit erzielt hat?

Berichterstatter: de Burlet,*) directeur général de la Société nationale Belge des chemins de fer vicinaux.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Die Discussion dreht sich hauptsächlich um die Frage, wer den Fahrpark beizustellen hat, und um die Modalitäten der Verpachtung. Die wesentlichen Resultate der Discussion sind in den Beschlüssen formulirt.

Beschlüsse.

A. Länder, in denen die Verpachtung durchgeführt worden ist.

Aus den an die Section eingelangten Mittheilungen geht hervor, dass die Verpachtung durchgeführt worden ist:

in Belgien in sehr grossem Massstabe;

in Oesterreich und Ungarn ziemlich allgemein;

in Frankreich in einzelnen Fällen durch die grossen Gesellschaften, welche den Betrieb der an ihr Netz sich anschliessenden Localbahnen an Pächter vergeben haben.

Seit einiger Zeit scheint bei den Departements die Tendenz zu bestehen, die Localbahnen gänzlich oder theilweise unmittelbar auf eigene Kosten zu bauen, deren Betrieb zu verpachten und diesem Systeme gegenüber dem alten den Vorzug zu geben, welches darin bestand, dass zugleich der Bau unter Garantirung der Zinsen und der Betrieb unter garantirter Rückzahlung der wirklichen Ausgaben, für welche in mehreren Departements mittelst einer Formel eine Maximalgrenze aufgestellt ist, vergeben wurde.

In den Niederlanden und in Italien findet man Fälle der Verpachtung, aber verhältnissmässig wenige.

Dasselbe findet in Russland und in der Schweiz statt.

In England sind Beispiele der Verpachtung selten.

B. Bedingnisse und Ergebnisse der Verpachtung.

Die Bedingnisse der Verpachtung sind in den verschiedenen Ländern je nach den örtlichen Verhältnissen, der Gesetzgebung, der Verwaltung etc. sehr verschieden. Es ist nicht möglich, in dieser Hinsicht eine allgemein giltige Regel aufzustellen.

Die Versammlung findet sich einmüthig in der Bestätigung der vom Congresse in der Pariser Session ausgesprochenen Ansicht: Der Pachtvertrag muss danach trachten, aus dem Eigenthümer und dem Pächter der Linie zwei Gesellschafter zu machen, deren jeder an der stetigen Zunahme des Verkehres und der Einnahmen interessirt ist.

Ferner scheint man aus der Gesammtheit der ausgesprochenen Ansichten in den bei der Section eingelaufenen Berichten, aus den angeführten Thatsachen und aus den von den Delegirten während der Discussion gemachten Bemerkungen im Allgemeinen unter den vorstehenden Vorbehalten folgern zu können:

1. Es ist wünschenswerth, dass die Fahrbetriebsmittel vom Pächter beigestellt werden können, wenn nicht besondere Erwägungen dagegen sprechen, und vorausgesetzt, dass die Bedingungen, unter welchen dieselben beim Erlöschen des Vertrages übernommen werden, festgesetzt sind.

---

*) *M. de Burlet. Bulletin April 1895, ferner Nr. 16 der franz. und Nr. 21 der engl. Sep.-Abdr.* Der Berichterstatter hat von 41 Bahnverwaltungen Antworten auf seine Fragen erhalten und daraus die Auskünfte von 11 Verwaltungen seiner Arbeit zu Grunde gelegt. Das Capitel I enthält den Fragebogen, Capitel II eine historische Uebersicht, Capitel III Darlegungen der verschiedenen Systeme der Verpachtung des Betriebes von Localbahnen, welche ein sehr werthvolles Materiale bieten, ferner Arbeiten von Fachmännern über die Aufstellung von Formeln für die Berechnung der Vergütung, welche dem betriebführenden Unternehmen zu gewähren ist, und endlich eine ausführliche Darstellung des belgischen Systems. Capitel IV enthält das Resumé, welches vier verschiedene typische Systeme vorschlägt.

M. Acworth Bulletin October 1894, ferner Nr. 16 der franz. und Nr. 21 der engl. Sep.-Abdr. Die Note wird mit der Bemerkung eingeleitet, dass es in England, auf welches Land sich der Berichterstatter zu beschränken habe, keine Localbahnen, also auch keine Verpachtung derselben gebe, und bringt sodann eine sehr bemerkenswerthe Besprechung des Eisenbahnwesens in Irland.

2. Jenes System, bei welchem für die Vergütung des Betriebführenden einzig und allein die Anzahl der Zugskilometer als Grundlage dient, scheint zu gewissen Unzukömmlichkeiten zu führen. Wenn aber diese Grundlage angenommen ist, scheint es nützlich, ein Maximum festzusetzen, über welches eine Vergütung nicht mehr stattfindet.

3. Das Gleiche gilt vom Systeme, das auf einer Vergütung der wirklichen Betriebsauslagen fusst, insoweit es sich um einen reinen Pachtvertrag und nicht um einen Concessionsvertrag handelt. Die bezüglichen Unzukömmlichkeiten können aber dadurch gemildert werden, dass man den Pächter an der Erhöhung des Reinertrages betheiligt, indem man ihm beispielsweise eine Ersparungsprämie gegenüber einem vereinbarten Maximum der Betriebskosten zusichert.

4. Ein System, welches, wie es scheint, gute Resultate liefern müsste, würde dem Pächter einen Theil der Bruttoeinnahme mit oder ohne Fixum zugestehen, wobei man entweder denselben Coëfficienten für die Einnahmen aus dem Personenverkehre und aus dem Frachtenverkehre, oder auch verschiedene Coëfficienten annehmen könnte. In beiden Fällen könne noch eine besondere Remuneration für die Anzahl der Personenkilometer, der Tonnenkilometer oder der Zugskilometer hinzukommen.

XIX. Heizhäuser für Localbahnen.

Referent: Terzi,*) Director der Eisenbahn Suzzara-Ferrara.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Die Lage des Heizhauses einer Secundärbahn kann nach Terzi's Ausführungen nicht nach einer auf alle Fälle anwendbaren Regel bestimmt werden, da die örtlichen Verhältnisse in erster Linie massgebend sind. Es dürfte sich am meisten empfehlen, das Heizhaus in jenem Bahnhofe anzulegen, welcher im Hinblicke auf Personen- und Waarenverkehr der wichtigste ist, da man gerade an diesem Orte die Locomotiven am meisten benöthigt, und weil auch dortselbst die Anwesenheit der Werkstätten und des Aufsichtspersonals von Wichtigkeit ist.

De Burlet schliesst sich den Ausführungen Terzi's an und macht interessante Mittheilungen über specielle Beobachtungen, welche von der Gesellschaft für Vicinalbahnen in Belgien gemacht wurden.

Campiglio bemerkt, man müsse zwischen eigentlichen Werkstätten und Locomotivschuppen unterscheiden. Die Wichtigkeit des ersten Frühzuges, deren de Burlet erwähnt, sei zwar sehr gross, aber doch nicht hinreichend, die Anlage des Heizhauses zu bestimmen.

Plock schildert die Vorgänge im Norden Frankreichs und erklärt sich mit den Anschauungen Terzi's und Campiglio's einverstanden.

Haines unterstützt das Referat, dessen Schlüsse logisch und erschöpfend seien.

Beschlüsse.

Man kann keine absoluten Regeln aufstellen. Nur durch sorgfältige Prüfung und Untersuchung der Bedingungen des Betriebes einer Linie und indem man sich auf die Vortheile stützt, welche eine Lage gegenüber einer anderen bietet, wird man den geeignetsten Punkt für die Errichtung des Heizhauses zu bestimmen vermögen.

XX. Bremsen für Localbahnen.

Studium der verschiedenen Systeme von Bremsen, welche auf Localbahnen angewendet werden; ihre Construction und die Sicherheit, welche sie gewähren.

Berichterstatter: Plocq,**) ingénieur, chef de l'exploitation de la société générale des chemins de fer économiques.

---

*) *Terzi. Der Vorbericht, Bulletin 1895 Februar. pg. 133, ferner Nr. 4 der franz. und Nr. 4 der engl. Sep.-Abdr.*, enthält fünf kurze Capitel über: 1. isolirte Bahnlinien, welche mit anderen Bahnen nicht im Zusammenhange stehen; 2. Linien, welche mit einem Ende an ein grösseres Bahnnetz anschliessen; 3. Linien, welche ein Hauptnetz durchqueren; 4. Linien, welche mit beiden Enden an wichtige Bahnnetze anschliessen; 5. Linien, welche unter einander, sowie mit wichtigen anderen Bahnnetzen in Verbindung stehen. Als Anhang ist ein Muster des benützten Fragebogens beigefügt.

**) *M. Plocq. Bulletin November 1894, ferner Nr. 2 der franz. und Nr. 1 der engl. Sep.-Abdr.* Der Bericht ist im Wesentlichen die Wiedergabe der von 35 Bahnverwaltungen ertheilten Auskünfte. In der Schlussziehung drückt der Berichterstatter die Ansicht aus, dass für Strecken mit starken Neigungen eine continuirliche Bremse nothwendig sein wird.

Auszug aus dem Sectionsberichte.

Von speciellen Systemen werden nur die Heberlein- und die Bode-Bremse genannt. Im Allgemeinen verwendet man dieselben Bremsen, welche auf der Anschlussbahn üblich sind. Besondere Bedingungen, denen Localbahn-Bremsen zu entsprechen haben, sind die Verwendbarkeit bei gemischten Zügen, entsprechende Wirksamkeit angesichts der bedeutenden Gefälle und der mangelnden Signalisirung, oft auch der Mitbenützung von Fahrstrassen auf manchen Localbahnen.

In Belgien besteht die Vorschrift, dass es dem Locomotivführer möglich sein muss, den Zug ohne Beihilfe auf begrenzter Länge anzuhalten. In den meisten Fällen genügt die Spindelbremse, in anderen scheint die automatische Bremse wünschenswerth.

Beschlüsse.

Die Frage der Oekonomie muss beim Baue und Betriebe von Localbahnen vorwalten Dies ist für ihre Entwicklung eine durchaus nothwendige Bedingung. Die Umstände, unter denen sie gebaut und betrieben werden, sind so sehr verschieden, dass es unmöglich ist, eine Richtschnur bezüglich der Bremsen zu geben; dies ist eine Frage, welche mit Berücksichtigung der jeweilig massgebenden Umstände zu studiren ist.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. April wurde ein Gesetzentwurf betreffs der Baurechnung für die auf Staatskosten erbaute Eisenbahn Jasło-Rzeszów eingebracht und dem zu wählenden Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In derselben Sitzung interpellirten

die Abgeordneten Dr. Lueger und Genossen den Ministerpräsidenten und Leiter des Ministeriums des Innern wegen Erledigung einer Eingabe der Bediensteten der Wiener Tramway-Gesellschaft betreffs Aenderung ihrer Krankencassenstatuten und Dienstordnung;

die Abgeordneten Dr. Ritter v. Wielowieyski und Genossen den Ministerpräsidenten wegen einer Massregel der bayerischen Regierung betreffend den Viehexport aus Oesterreich;

die Abgeordneten Potoczek, Ritter v. Tyszkowski, Dr. Ritter v. Wielowieyski und Genossen den Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern betreffend die Handhabung des Thierseuchengesetzes.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. April überreichten die Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen einen Antrag betreffend die Regelung der Dienst- und Entlohnungsverhältnisse der österreichischen Eisenbahnangestellten zu ihren Dienstverwaltungen.

Ferner interpellirten

die Abgeordneten Dr. Gessmann, Axmann und Genossen den Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern betreffend die Abstellung von Missständen bei dem elektrischen Betriebe der Wiener Tramway-Gesellschaft;

die Abgeordneten Dr. Habermann, Peschka und Genossen den Eisenbahnminister betreffend die Frachtsätze für Kunstdünger auf den östlichen Linien der k. k. Staatsbahnen;

die Abgeordneten Vergani, Strobach und Genossen den Eisenbahnminister betreffend die Verhinderung der Schaffung eines Monopols aus dem Güterzustreifdienste zu Gunsten einer Firma.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung der Handschranken in km 401·995 und 403·990 in Zugschranken: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umgestaltung der Handschranken in km 401·995 und 403·990 der Linie Wien—Triest in Zugschranken unter gleichzeitiger Aufstellung der neuen Zugschranken in einer Entfernung von 3·0 m von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges und Uebertragung der dermalen bei den zwei Wegübersetzungen angebrachten Antriebsvorrichtungen für die bestehenden Zugschranken in km 401·560, 402·202 und 402·509, resp. in km 403·753 und 404·195 zu den Wächterhäusern Nr. 600, resp. Nr. 603 der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6313/IV.]

— (Bauconsensertheilung für Umgestaltungen in der Station Mürzzuschlag.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend Geleiseumgestaltungen, Verlängerung der Putzgrube und Ueberstellung des Wasserkrahnes in der Station Mürzzuschlag der Linie Wien—Triest ertheilt. [E.-M.-Z. 4953/IV.]

— (Herstellung eines Nebengebäudes beim Wächterhause Nr. 35.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. niederösterr. Statthalterei beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung eines Nebengebäudes beim Wächterhause Nr. 35 nächst der Station Mödling der Linie Wien—Triest der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6240/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung einer Holzlege mit Stallanbau in der Station Maria-Rast.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung einer Holzlege mit Stallanbau in der Station Maria-Rast der Linie Marburg—Franzensfeste der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6311/IV.]

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. (Geleiseverlängerungen in mehreren Stationen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die von der Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn vorgelegten Projecte betreffend die Geleiseverlängerungen in den Stationen Ebenfurth und Ober-Eggendorf der Linie Meidling—Pottendorf—Wr. Neustadt, sowie die Geleiseverlängerung in der Station Mitterndorf-Moosbrunn der Linie Pottendorf—Grammat-Neusiedl ertheilt. [E.-M.-Z. 5454/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 5. April, Z. 21.692, dem Director der Allgemeinen Sparcasse in Nagy-Szeben (Hermannstadt), als Rechtsnachfolger des aus dem Consortium ausgetretenen Grafen Gustav Thalmann, Obergespan des Comitates Brassó, die Bewilligung zur Vornahme

technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt:

a) für eine von der Station Nagy-Szeben der Linie Kis-Kapus (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben—Fogaras (Flügelbahn der Linie Budapest—Nagyvárad [Grosswardein]—Kis-Kapus—Brassó [Kronstadt]—Predeal und der concessionirten Linie Nagy-Szeben—Vöröstorony-szóros [Rothenthurmpass]—Anschluss an das kgl. rumänische Eisenbahnnetz) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71 und 77 ex 1891) ausgehende, über den Hauptplatz von Nagy-Szeben und mit Benützung entsprechender Strassenzüge und Berührung des Vergnügungs-Etablissements „Junger Wald" bis Resinar;

b) für eine von der zukünftigen Station „Junger Wald" der Linie a) abzweigende, im Sewizthale längs des Flusses mit Benützung der Nagy-Szeben—Nagy-Disznóder Aerarialstrasse bis Kis-Disznód führende schmalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe.

Modification der Statuten der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaften und Unternehmungen. (Ministerialbescheid.) Der Budapester Municipalausschuss hat in einer an die betheiligten Ministerien gerichteten Eingabe die Bitte um Genehmigung einer von der hauptstädtischen Commune gewünschten Modification der Statuten der Strasseneisenbahn-Gesellschaften gestellt. Im Falle der Approbirung der vorgelegten Punctationen würde einerseits die Machtsphäre der Commune gegenüber den genannten Verkehrsanstalten wesentlich erweitert, andererseits aber jene der Staatsbehörden theilweise beschränkt. Der hierüber vom kgl. Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister erflossene Bescheid ist nun insofern von principieller Bedeutung, als durch selben die Grenzen des Einflusses sowohl Seitens der Staatsverwaltung, als auch der Commune gegenüber derlei öffentlichen Verkehrsanstalten, und zwar bezüglich letzterer selbst zu Gunsten ihrer im Sinne der Concessionsurkunden gewährleisteten Actionsfreiheit, genau präcisirt erscheinen. Der an die hauptstädtische Communalverwaltung gerichtete Erlass des Handelsministers lautet:

„Im Einvernehmen mit dem Finanzminister kann dem Wunsche der Commune: der § 6 der Statuten sei dahin zu ergänzen, dass das Resultat der Verwerthung von in die Investitionsreserve hinterlegten Titres zu Gunsten dieser Reserve entfalle, nicht stattgegeben werden, weil eine derartige statutarische Verfügung gegen die in der Concessionsurkunde zugesicherten Rechte der Gesellschaft verstossen würde. Der weitere Wunsch der Stadtbehörde, mit Bezug auf § 14 der Concessionsurkunde und auf § 5 des Grundbenützungsvertrages möge im § 7 der Statuten ausgesprochen werden, dass zu einer Erhöhung des gesellschaftlichen Capitals die vorherige Zustimmung der Commune eingeholt werden müsse, kann mit Rücksicht darauf, dass im Sinne des § 14 der Concessionsurkunde, im Falle zur Effectuirung späterer Investitionen Capitalserhöhung nothwendig sei, blos die Anhörung der Commune festgestellt wurde, in der vorerwähnten Form nicht zugestanden werden, da die Gesellschaft auch zu solchen Betrieben berechtigt ist, welche ausserhalb des Rahmens des Grundbenützungsvertrages liegen. Dieser Paragraph wurde demnach dahin abgeändert, dass Capitalserhöhungen, insofern diese zu Bau- und späteren Investitionsauslagen für den Gegenstand des Grundbenützungsvertrages bildende Eisenbahnen erforderlich sind, nur nach vorheriger Anhörung der Commune und nach dieser Anhörung erfolgter höherer Genehmigung effectuirt werden können. Des Ferneren wünschte die Stadtbehörde, dass zu gewissen näher bezeichneten Generalversammlungsbeschlüssen der Gesellschaft die Zustimmung der Commune erforderlich sein solle. Dies kann gleichfalls nicht gestattet werden, da dies eine Einmengung in den Rechtskreis der Regierungsbehörde bedeuten würde. Der Minister ist geneigt, blos die Aeusserung (hozzászólás) der Commune bei solchen Beschlüssen festzustellen, welche sich auf die Capitalserhöhung und die Statutenänderung beziehen. Dieser Paragraph wurde dementsprechend neu textirt. Dem Wunsche der Stadtbehörde (§ 25), es sollen ihr je ein Exemplar des Protokolls der Generalversammlung nebst Beilagen 14 Tage nach der letzteren zugestellt werden, wird der Minister Rechnung tragen. Der zu § 64 gemachte Zusatz Seitens der Commune, wonach dieser verschiedene Aufsichtsrechte zustehen sollen, welche ausschliesslich dem Rechtskreise der Regierungsbehörde zukommen, wurde abgelehnt."

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Einführung einer Neuerung in der Manipulation mit den Fahrkarten.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn hat mit Rücksicht auf die namhafte Steigerung des Verkehres, insbesondere auf deren mit Elektricität betriebenen Linien, einige sowohl im eigenen, als im Interesse des Publicums nöthig gewordene Neuerungen in der Manipulation der Fahrkarten einzuführen beschlossen. Namentlich sollen an den Centralpunkten, wo erfahrungsgemäss der Andrang des Publicums grösser zu sein pflegt, ständige Kartenausgabestellen eingerichtet werden, und ebenso würden auch an einzelnen Haltepunkten durch dort postirte Conducteure Fahrkarten auszufolgen sein, so dass der Dienst der in den Wagen mitfahrenden Conducteure bedeutend erleichtert und auch vielen Missbräuchen, zu welchen der hochgesteigerte Verkehr Anlass geboten hat, gesteuert werden wird. An den ständigen Ausgabestellen werden auch die wohlfeileren Abonnements- und Arbeiterkarten ausgegeben werden, was gleichfalls für das Publicum eine Erleichterung bedeutet.

— (Bau der donaurechtsuferseitigen Quailinie.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat in einem an die Budapester Municipalverwaltung gerichteten Erlasse dieser notificirt, dass er der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft den Anhang zur Concessionsurkunde über die Herstellung der Ofner elektrischen Quaibahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 und 37) ausgefolgt habe. Gleichzeitig wurde der genannten Gesellschaft, unter Genehmigung des Protokolls über die am 10. und 11. Jänner stattgehabte administrative Begehung und der betreffenden Pläne, die principielle Bewilligung zum Baue und zur Betriebseinrichtung dieser Linie mit dem Bemerken ertheilt, dass die eigentliche Baulicenz von der Stadtbehörde einzuholen sei. Von dem Ausbau dieser Linie hängt auch jener der Linie zum Bahnhofe der Südbahn-Gesellschaft (II. Bez., Christinenstadt) ab, deren Trasse im Protokolle der diesbezüglich abgehaltenen politisch-administrativen Begehung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11) festgestellt wurde.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung des Dienstumfanges der Station Sztána.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher auf den Personen- und Gepäcksverkehr beschränkt gewesene Station Sztána der Linie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Kolozsvár (Klausenburg)—Brassó (Kronstadt)—Predeal am 1. Mai für den Eilgut- und Frachtenverkehr in Wagenladungen mit der Beschränkung eröffnet wurde, dass Frachtenstückgüter, Vieh, sowie Sendungen, zu deren Aus- und Einladung besondere Einrichtungen und Hilfsmittel erforderlich sind, von dort aus vorläufig nicht befördert werden.

— (Erweiterung der Stationen Szeged und Szeged-Rókus.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat eine ausgiebige Erweiterung der Station Szeged der Hauptlinie Verciorova—Orsova—Szeged—Budapest sowohl, als der mit dieser durch die 7 km lange Strecke Szeged-Rókus—Szeged verbundenen Station Szeged-Rókus der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány und der Localbahn Szeged-Rókus—Zenta, schliesslich die Vermehrung der Geleise der Verbindungsbahn mit dem Theissufer-Bahnhofe nächst Szeged beschlossen. Des Ferneren wird in Szeged eine Lehrlingswerkstätte zur Heranbildung von Maschinenarbeitern für die Staatsbahnfabriken errichtet werden.

— (Eröffnung der Haltestelle „Kaposvár-Tükesvári-Vásártér.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnstrecke Kaposvár—Fonyód bei Wächterhaus Nr. 1 eine „Kaposvár-Tükesvári-Vásártér" genannte Haltestelle, welche vorläufig für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet ist, eröffnet wurde.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Stapellauf des Remorqueurdampfers „Millennium" von der Budapester Schiffswerfte.) Von den auf der Altofener Schiffswerfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erbauten, speciell für den Verkehr über das „Eiserne Thor" bis Sulina bestimmten zwei grossen Triplex-Remorqueurdampfern ist am 14. April der „Millennium" getaufte vom Stapel gelassen worden. Dieser Dampfer ist 62 m lang, $8^1/_2$ m breit, 2·80 m hoch und hat ausgerüstet 1·1 m Tiefgang. Die Triplex-Expansionsmaschine, welche ebenfalls in der Altofener Schiffswerfte erzeugt wurde, arbeitet mit 800 Pferdekräften. Der Dampfer wurde ganz aus inländischem Material erzeugt und dürfte im Monate Juni dem Betriebe übergeben werden. Der Stapellauf des zweiten Dampfers wird im Laufe des Sommers erfolgen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 7. bis 13. Mai.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

7. Mai, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Leda“, Capitän G. Lucovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

8. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Tritone“, Capitän N. Laneve,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

11. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Thetis“, Capitän F. Babarovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

12. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara),
Dampfer „Sultan“, Capitän G. Bonomo,
mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

12. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Metkovich“, Capitän L. Giurovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

13. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

7. Mai, Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
10. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän N. Covacevich,
12. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

8. Mai, Dampfer „Stephanie“ nach Zara und Sebenico,
ab Triest um 7 Uhr Abends, ab Sebenico am 9. Mai um 5 Uhr Nachmittags.

9. „ Dampfer „Graf Wurmband“, Capitän G. Sucich, nach Venedig
ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.
Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

9. Mai, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Niobe“, Capitän P. Badessich,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

9. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Ettore“, Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila.

12. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis“, Capitän F. Kossovich,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

13. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Medea“, Capitän E. Radeglia,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Maria Valerie“, Capitän A. Fellner,
mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Juni, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Orion“, Capitän G. Morovich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Einführung der Sommerfahrordnung im Verkehre zwischen Fiume, Venedig und Ancona.) Die Direction der „Adria“ verlautbart, dass während der bis Ende October geltenden Sommerfahrordnung ihrer Schiffe zwischen Fiume—Venedig und Fiume—Ancona (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1896) die Eildampfer erster Classe „Daniel Ernö“ und „Villám“ sowohl im Anschlusse an die Schnellzüge der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, als auch an jene des italienischen Bahnnetzes je zweimal in der Woche verkehren. Combinirte Fahrkarten sind auch in den Stadtbureaux der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Wien und Budapest, sowie in den Reisebureaux Cook und Schenker & Comp. erhältlich.

Verschiedene Mittheilungen.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Generalversammlung.) Am 2. April fand unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Eduard Freiherrn von Sochor, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrathes Dr. August Weeber, die 25. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft statt. Erschienen waren 23 Actionäre, welche 13.408 Actien vertraten. Es wurde einstimmig beschlossen, dem Verwaltungsrathe das Absolutorium zu ertheilen, von dem zur Verfügung stehenden Reingewinne per 370.721·47 fl. den Betrag von 9316·87 fl. zur Dotirung des Reservefonds und 27.950·61 fl. als Tantième für den Verwaltungsrath, 10.000 fl. für restliche Herstellungen auf den Depotplätzen in Deutsch-Wagram, 10.000 fl. zur Anschaffung von Achsen und Rädern zu verwenden, 278.880 fl. als 8¾percentige Dividende (7 fl. per Actie) zur Vertheilung zu bringen und 34.573·99 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Weiters wurde das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Director Otto Wiedmann einstimmig wiedergewählt und das cooptirte Verwaltungsrathsmitglied kgl. Rath Edmund v. Szalay einstimmig in seiner Function bestätigt.

In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurde Dr. Eduard Freiherr v. Sochor zum Präsidenten und Generalrath der Anglo-Oesterreichischen Bank Julius Schloss zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes wiedergewählt. [E.-M.-Z. 5113/I.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXV. Stückes.) Das am 5. Mai herausgegebene LXXXV. Stück enthält unter

Nr. 3158: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 4. Mai 1897, Z. 40.883, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete nach Niederösterreich.

Nr. 3159: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 3. Mai 1897, Z. 5247, betreffend den Viehverkehr mit Steiermark.

Nr. 3160: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 3. Mai 1897, Z. 5226, betreffend den Borstenviehverkehr mit Krain.

— (Inhalt des LXXXVI. Stückes.) Das am 6. Mai herausgegebene LXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3161: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 4. Mai 1897, Z. 16.501, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3162: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 4. Mai 1897, Z. 5366, betreffend den Viehverkehr aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3163: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 4. Mai 1897, Z. 13.015, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXVII. Stückes.) Das am 7. Mai herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3164: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 2. Mai 1897, Z. 9271, betreffend die Beschränkungen des Viehverkehres mit dem Occupationsgebiete.

Nr. 3165: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 3. Mai 1897, Z. 8597, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Romanati, sowie Aufhebung des Einfuhrverbotes für genannte Thiergattungen aus dem rumänischen Districte Mehedinti.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Tetschen, Moldau und Eger.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 20. Mai 1897 werden im obgenannten Verkehre nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen eingeführt:

Marienbad über Eger nach und von	Giltig für alle Züge		
	I Classe	II. Classe	III. Classe
	Mark		
Bad Elster, einfache Fahrkarte	7·30	5·00	3·10
Bad Elster, Rückfahrkarte	12·70	—	—
Adorf, einfache Fahrkarte	7·50	5·20	3·20
Oelsnitz i. V., einfache Fahrkarte	8·70	6·00	3·80
Plauen i. V., ob. oder unt. Bhf, einfache Fahrkarte	10·50	7·40	4·80
Greiz Bhf., einfache Fahrkarte	12·30	8·70	5·70
	Gulden		
Franzensbad, einfache Fahrkarte	2·55	1·64	0·93
Von Neundorf i. V. nach	Giltig für Personenzüge		
	Mark		
Marienbad, einfache Fahrkarte	8·40	6·00	3·80

	Gepäckstaxe für je 10 kg a) des Gesammtgewichtes	b) des Uebergewichtes
Von Neundorf i. V. nach Marienbad	0·14	0·39

Wien, am 8. Mai 1897. [334]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna.

In dem vom 1. März 1896 giltigen Tarife Theil II, Heft 2, für den obbezeichneten Verband ist auf Seite 189 die Bezeichnung sub lit. h „im Lagerhause der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna“ abzuändern auf „im öffentlichen Lagerhause der Firma D. Schick und Rosenbaum, Bubna St.E.G.“.

Desgleichen ist im Tarife Theil II, Heft 3, des genannten Verbandes vom 1. November 1895 auf Seite 7, Ziffer III, der Reexpeditionstabelle der erste Absatz abzuändern auf: „Im öffentlichen Lagerhause der Firma D. Schick und Rosenbaum in Bubna St.E.G., sowie im Lagerhause der Böhmischen Unionbank in Prag (Bubna), Station der Buschtěhrader Eisenbahn, dann im Lagerhause der Anglobank in Prag, Station der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn“.

Wien, am 3. Mai 1897. [335]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Nachtrag VI.

Am 1. Mai 1897 ist zu vorgenanntem Gütertarife der Nachtrag VI erschienen.

Er enthält ausser einigen Berichtigungen des Nachtrages V Aenderungen der Tarifirung von Melasse und Melassefutter, durch die lediglich Frachtermässigungen eintreten.

Abdrücke dieses Nachtrages können durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 3. Mai 1897. [336]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zum Tarif für den Umschlagsverkehr via Verciorova.

Ab 15. Mai 1897 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. März 1895 giltigen Tarif für den Güterverkehr zwischen Regensburg, Passau, Wien, Budapest, Semlin und Belgrad einerseits und Stationen der rumänischen Eisenbahnen andererseits mit Umschlag in Verciorova zur Einführung.

Derselbe enthält die Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. 5 (Papier).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction erhältlich.

Wien, am 4. Mai 1897. [337]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Oesterreich.)

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Juni 1897 tritt zum Tarif-Theil II, Heft 1, der Nachtrag 17 und zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 der Nachtrag 6 in Kraft.

Die Nachträge enthalten anderweitige Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Floridsdorf, Marchegg, Wien und Wien D.U.B. der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Jedlesee, Korneuburg, Stockerau und Wien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Nussdorf, Wien I und II, Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai und Wien-Donauquaibahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Marchegg, Stadlau und Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Durch Nachtrag 17 werden ferner unter Anderem die Stationen Landsberg bei Halle a. S. in den Ausnahmetarif 6 (Getreide) einbezogen, neue Frachtsätze für Ausnahmetarife 8, bezw. 9 (Holz) und ein neuer Ausnahmetarif Nr. 40 für Petroleumnaphtha eingeführt. Die durch die Nachträge herbeigeführten Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Juli 1897 ab.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 25 Pfg. oder 15 kr. ö. W., bezw. 10 Pfg. oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 8. Mai 1897. [338]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Güterverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Juni 1897 treten die Nachträge IV zu den Tarifheften 1 und 4, VI zu den Tarifheften 2 und 3 und V zum Tarifheft 5 in Kraft.

Sie enthalten insbesondere neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 (getrocknetes Obst), 21 (Benzin aus Erdöl) und 23 (Holzstoff pp.).

Soweit die neuen Frachtsätze höher sind als die bestehenden, gelten sie erst vom 1. Juli 1897 an.

An dem gleichen Tage treten die jetzigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (getr. Obst) für die Stationen Bazias, Oravicza, Orsova und Verciorova ausser Kraft.

Abdrücke der Nachträge können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 8. Mai 1897. [339]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Berichtigung einer Kundmachung.

Im Verordnungs-Blatte Nr. 37 vom 30. März 1897 sub Post 209 hat das bei den Frachtsätzen für Görz und Cormons—Posen unter b) angeführte Zeichen „*)" zu entfallen, dagegen ist dieses den Frachtsätzen sub a) beizufügen.

Wien, am 4. Mai 1897. [340]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag IV.) Am 1. Mai ist zu diesem Tarife der Nachtrag IV erschienen Derselbe umfasst alle auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 1. Mai in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge. Die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatzseiten, theils in Form von zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Internationale Hunde-Ausstellung in Elberfeld im Jahre 1897. (Transportbegünstigung.) Anlässlich der am 24., 25. und 26. April 1897 in Elberfeld stattgefundenen Internationalen Hunde-Ausstellung werden für die Beförderung der zur Ausstellung bestimmten Hunde und sonstigen Ausstellungsgegenstände rücksichtlich der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nachstehende Tarifbegünstigungen gewährt, und zwar:

a) für Hunde ein Einheitssatz von 0·4 kr. ö. W. per Stück und Kilometer sowohl für die Beförderung zur Ausstellung, als auch für die Rückbeförderung nach der ursprünglichen Versandtstation;

b) für sonstige Ausstellungsgegenstände die frachtfreie Rückbeförderung an den Aussteller des den Hintransport begleitenden Frachtbriefes.

Die Bedingungen, unter welchen diese Frachtbegünstigungen zur Anwendung gelangen, sind

ad a) bezüglich der Hunde im österr.-ungarischen Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893 unter C—IX/g,

ad b) bezüglich der sonstigen Ausstellungsgegenstände im österr.-ungarischen Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893 unter C—VI enthalten.

Der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité haben die Sendungen auf dem Rückwege zu begleiten.

Die Aufgabe der Sendungen hat bei der Rückbeförderung, welche spätestens bis 26. Mai 1897 zu bewirken ist, wie folgt zu geschehen:

Die Sendungen sind an eine Mittelsperson in jener deutsch-österreichischen Grenzstation zu adressiren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat.

Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecke von dem Aufgabsorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze, der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité zu übergeben. Die Mittelsperson hat die Sendung mit einem neuen Frachtbriefe wieder aufzugeben und diesem Frachtbriefe nachbezeichnete Belege beizufügen:

1. Den Original-Frachtbrief für den Hinweg;
2. die Bescheinigung des Ausstellungscomité;
3. den Frachtbrief vom Aufgabsorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze.

Laut Ziffer 11 des Abschnittes C—VI des Tarif-Theiles I ist die gebührenfreie Rückbeförderung vom Absender auf dem für den österreichischen und ungarischen Durchlauf auszustellenden neuen Frachtbriefe im Sinne des § 51, Punkt 1 e) des Betriebsreglements ausdrücklich zu verlangen.

Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist auf den österreichischen Strecken unzulässig.

Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Auszug aus dem Tarife für die directe Beförderung von Personen zwischen den Stationen Wien, Deutsch-Altenburg, Hainburg der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits, weiters zwischen der Station Wien der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und den Stationen Pressburg und Budapest der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits. Jährlich giltig während der Dauer der Passagierfahrten.) Zwischen der Station Wien (Staatseisenbahn-Gesellschaft, Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) einerseits, Deutsch-Altenburg (Staatseisenbahn-Gesellschaft, Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft), Hainburg (Staatseisenbahn-Gesellschaft, Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) andererseits, dann zwischen der Station Wien (Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) einerseits, Pressburg (Ungarische Staatseisenbahnen, Donau-Dampfschiffahrts-Gellschaft), Budapest (Ungarische Staatseisenbahnen, Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) andererseits werden combinirte Bahn- und Schiffskarten ausgegeben, sowohl für Personen- wie für Schnellzüge giltig, und zwar zwischen Wien—Deutsch-Altenburg, Wien—Hainburg, Wien—Pressburg gewöhnliche Cartonfahrkarten Edmonson'schen Systems, zwischen Wien—Budapest Couponbillets. Diese Karten berechtigen von Wien nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie von Wien nach Pressburg und Budapest zur Fahrt mit dem Schiffe, von Deutsch-Altenburg und Hainburg nach Wien (Staatsbahnhof), beziehungsweise von Pressburg und Budapest nach Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof) zur Fahrt mit der Bahn.

Die zwischen Wien, Deutsch-Altenburg, Hainburg und Pressburg zur Ausgabe gelangenden Karten haben eine Giltigkeitsdauer von 3 Tagen, die zwischen Wien und Budapest zur Ausgabe kommenden Fahrkarten eine Giltigkeitsdauer von 14 Tagen, wobei der Tag der Abstempelung als der erste Tag gilt Die Giltigkeitsdauer läuft am letzten Tage um 12 Uhr Nachts ab.

Die Fahrtunterbrechung auf Couponbillets ist innerhalb jeder Couponstrecke und innerhalb der Giltigkeitsdauer des Billets einmal, und zwar gegen sofort nach Verlassen des Zuges oder des Schiffes erfolgende Anmeldung beim Stationsvorstande der Unterbrechungsstation gestattet; auf Cartonfahrkarten mit mehrtägiger Giltigkeit ist die einmalige Unterbrechung bei der Hin- und Rückfahrt innerhalb der Giltigkeitsdauer gestattet. Eine Verlängerung der Giltigkeitsdauer wird dadurch nicht herbeigeführt.

Beim Uebersteigen aus einer niederen Wagen- (Schiffs-) Classe in eine höhere, beziehungsweise bei Benützung einer höheren Zugsgattung als der am Billet angegebenen ist die tarifmässig entfallende Preisdifferenz nach den Bestimmungen der Localtarife der betreffenden Verwaltung nachzuzahlen.

Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für welche besondere Plätze nicht beansprucht werden, werden gebührenfrei befördert. Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, falls für letztere besondere Plätze beansprucht werden, werden wie folgt abgefertigt: a) für je zwei zahlpflichtige Kinder ist eine

ganze Karte der betreffenden Wagen-, beziehungsweise Schiffsclasse und Zugsgattung zu lösen; b) einzelne zahlpflichtige Kinder, sowie Kinder über zehn Jahre geniessen keine Ermässigung.

Den Reisenden steht es frei, auf der Fahrt von Budapest nach Wien entweder die Linie Budapest—Bruck a. L. oder die Linie Budapest—Marchegg zu benützen.

Express- oder Luxuszüge können mit Fahrkarten erster Classe, welche für Schnellzüge giltig sind, gegen Aufzahlung der für diese Züge giltigen, in den bezüglichen Tarifen enthaltenen Zuschlagstaxen benützt werden.

Für die Gepäcksbeförderung ist auf der Bahn der jeweilige locale Gepäckstarif ohne Berücksichtigung eines Freigewichtes, auf dem Schiffe der jeweilige locale Gepäckstarif mit Berücksichtigung von 25 kg Freigewicht per ganzes Billet massgebend.

Die Fahrpreise betragen
für die Fahrt von Wien nach Pressburg und umgekehrt:
a) bei Benützung des Personenzuges:
II. Classe Bahn, I. Classe Schiff fl. 2.80
III. Classe Bahn, II. Classe Schiff fl. 1.65
b) bei Benützung des Schnellzuges:
II. Classe Bahn, I. Classe Schiff fl. 3.50
für die Fahrt von Wien nach Budapest und umgekehrt:
a) bei Benützung des Personenzuges:
I. Classe Bahn, I. Classe Schiff fl. 14.50
II. Classe Bahn, I. Classe Schiff fl. 11.—
III. Classe Bahn, II. Classe Schiff fl. 7.—
III. Classe Bahn, III. Classe Schiff fl. 6.—
b) bei Benützung des Schnellzuges:
I. Classe Bahn, I. Classe Schiff fl. 18.—
II. Classe Bahn, I. Classe Schiff fl. 13.50
für die Fahrt von Wien nach Deutsch-Altenburg und umgekehrt bei Benützung des Personenzuges:
II. Classe Bahn, I. Classe Schiff fl. 2.85
III. Classe Bahn, II. Classe Schiff fl. 1.70
für die Fahrt von Wien nach Hainburg und umgekehrt, bei Benützung des Personenzuges:
II. Classe Bahn, I. Classe Schiff fl. 2.85
III. Classe Bahn, II. Classe Schiff fl. 1.70.

Ausland.

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahndn. (Heft B, Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. April 1895.) Seit 1. April 1897 findet zwischen Lichtenfels und Probstzella einerseits und den Stationen Meiningen, Mellrichstadt, Rentwertshausen, Ritschenhausen und Unsleben andererseits, dann zwischen Meiningen und Ritschenhausen einerseits und den Stationen Asch, Eger, Franzensbad und Haslau andererseits eine Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im inneren Verkehre auf Grund der Frachtsätze des Heftes B vom 1. April 1895 nicht mehr statt.

Die Abfertigung hat fortab im preussischen Localverkehre, bezw. nach dem Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Preussisch-Bayerischen Verkehre und, soweit für gewisse Stationsverbindungen in dem letzteren Tarife Frachtsätze nicht enthalten sind, durch Umkartirung in Lichtenfels zu erfolgen.

Gleichzeitig treten im inneren Verkehre der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für Grossvieh, als: Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen (Pferde im Alter bis zu einem Jahre) u. dgl., sowie für Kleinvieh, als: Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde, Gänse u. s. w., in gewöhnlichen Wagen folgende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Meiningen B. St. B. und	Kilometer	Mark pro Quadratmeter Bodenfläche
Furth i. W.	324	7·58
Kufstein	483	11·24
Kufstein*)	478	11·13
Passau	404	9·42
Regensburg	286	6·71
Salzburg	538	12·51
Salzburg*)	508	11·82

Die mit einem * bezeichneten Frachtsätze haben nur bei Beförderung mit Güterzügen Geltung.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Nachtrag I.) Mit Wirksamkeit vom 1. April ist der Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen, bezw. Frachtsätze für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen, ferner Abänderung einiger Ausnahmetarife, sowie neue Ausnahmetarife für die Artikel Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Rübenerde zum Düngen, Brennstoffe (Steinkohlen, Braunkohlen) und feuchte Stärke.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. (Neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1 April 1897.) Am 1. April trat ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der kgl. preussischen Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle a. S., Hannover, Kattowitz, Köln, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Münster, Posen und Stettin, sowie der Eisenberg-Crossener, Eisern-Siegener und Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits in Kraft.

Durch denselben werden der Werrabahn-Bayerische Tarif vom 1. Jänner 1893 nebst Nachträgen und der Preussisch-Bayerische Tarif vom 10. Mai 1893 nebst Nachträgen, letzterer jedoch mit Ausnahme der nachgenannten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M., aufgehoben.

Die Bestimmungen und Frachtsätze für den gleichen Verkehr zwischen Stationen der grossherzogl. Oldenburgischen und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen treten ohne Ersatz ausser Kraft. Durch den neuen Tarif werden neben zahlreichen Verkehrserweiterungen und zum Theil erheblichen Tarifermässigungen auch einzelne Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt. Die seitherigen billigeren Frachtsätze bleiben jedoch noch bis 15. Mai in Geltung.

Nicht aufgehoben werden durch den neuen Tarif die Frachtsätze für die dem kgl. preussischen Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M. angehörenden Stationen Assenheim, Bebra, Burghaun, Burgsinn, Butzbach, Elm, Flieden, Friedberg in Hessen, Fulda, Gelnhausen, Giessen, Heldenbergen-Windecken, Hersfeld, Hünfeld, Jossa, Langenselbold, Meerholz, Mittelsinn, Neuhof, Neukirchen i. H., Rieneck, Salmünster, Schlüchtern, Steinau, Sterbfritz, Tann, Vilbel, Vollmerz und Wächtersbach; dieselben bleiben bis zur Aufnahme in den Nassau-Bayerischen Vieh- etc. Tarif in Kraft.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bestimmungen über die Errichtung und Benützung von Holzsammellagern.) Am 1. April erschienen neue Bestimmungen über die Errichtung und Benützung von Holzsammellagern auf den kgl. Bayer. Staatseisenbahnen unter Aufhebung der gleichnamigen Bestimmungen vom 1. März 1892.

Die Abgabe derselben erfolgt unentgeltlich. Bestellungen, auch Seitens der kgl. Oberbahnämter, für die Stationen mit Holzsammellagern sind an das Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayer. Staateisenbahnen in München zu richten.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ausnahmetarif 5.) Vom 1. April an wurden Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt, in den Ausnahmetarif 5 aufgenommen, welcher vom genannten Tage an die gleiche Fassung erhält wie Ausnahmetarif 5 des Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Juli 1895.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Nachtrag VI.) Am 1. April erschien zum Gütertarife vom 1. Mai 1892 der Nachtrag VI. Er enthält u. A. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Kleinengstingen, Marbach a. d. Lauter, Münsingen und Oethlingen der kgl. Württembergischen Staatsbahnen und Königsbrück der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Gascoaks, Torf, Stein- und Braunkohlen u. s. w. — Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Italienische Mittelmeer- und Adriatische Eisenbahn. (Transportbegünstigungen anlässlich der Ausstellung in Turin im Jahre 1898.) Die Verwaltungen der Mittelmeer- und der Adriatischen Eisenbahn haben nach mehreren im Gegenstande abgehaltenen Conferenzen die Anträge festgestellt, welche sich auf die Fahrbegünstigungen und Transportermässigungen anlässlich der Ausstellung in Turin im Jahre 1898 beziehen. Dieselben sollen um so namhaftere sein, als es sich nicht nur um eine Ausstellung von Bedeutung, sondern auch um die Feier des 50jährigen Jubiläums des Statutes des Königreiches handelt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1004	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kgl. Ungarischen Staatsbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Arad	Cosel-Oderhafen	Die Sendungen sind ab der Umschlagstelle per Schiff weiter zu befördern a) nach Berlin b) nach sonstigen deutschen Stationen (excl. Hamburg)	Vom 16. Mai bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2			Pfennig a) 20 b) 20	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis zum Umschlagsplatze, weiters die die Weiterverschiffung per Oder nachweisenden Schiffsconnossemente, welche mit einem bahnseitigen Rückvergütungsstempel nicht versehen sein dürfen und spätestens bis Ende März 1898 der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen vorzulegen sind	*) Die für Budapest giltigen Nachlässe werden auch für mit directen Frachtbriefen von Eszék zur Aufgabe und in Budapest zur Umkartirung gelangenden Sendungen bewilligt. Die österreichische Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn participirt an dieser Begünstigung nicht
				Budapest- *) dunaparti teherpályaudvár, fövarosi közraktárak, Józsefváros déli vasut, Lipótváros nyugoti palyaudvar, Kelenföld							a) 45 b) 35			
				Ó-Buda filatorigát							a) 45 b) 35			
				Csaba							a) 20 b) 20			
				Czégléd							a) 20 b) 20			
				Debreczen							a) 20 b) 20			
				Györ							a) 20 b) 20			
				Nagy-Kikinda loco und trs.							a) 20 b) 20			
				Nagyvárad							a) 20 b) 20			
				Nyitra							a) 20 b) 20			
				Pozsony fiok p. u.							a) 20 b) 20			
				Pozsony-Ujváros							a) 20 b) 20			
				Szeged, Szeged-Rokus							a) 45 b) 35			
				Szolnok							a) 20 b) 20			
				Temesvár-Gyárváros							a) 30 b) 20			
				Temesvár-Józsefváros							a) 30 b) 20			
				Zombor							a) 20 b) 20			
									Heller					
1005	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Chotzen	Elbeteinitz	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	52·6	50	2·6	Im Kartirungswege		
			Holz des Specialtarifes 2	Chotzen	Kolin (St.E.G.)				54·6	50	4·6			
			Holz des Specialtarifes 2	Chotzen	Velim				61·6	50	11·6			
			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Chotzen	Pečok				Verschieden	50				
				Chotzen	Pořičan					52				
				Chotzen	Böhm.-Brod					52				
				Chotzen	Sadska					54				
				Chotzen	Nimburg (St.E.G.)					54				
				Chotzen	Auval					56				
				Chotzen	Lieben (St.E.G.)					64				
				Chotzen	Prag (St.E.G.)					64				
				Chotzen	Bubna					64				
				Chotzen	Kralup (St.E.G.)					74				
				Chotzen	Beřkovic-Melnik					82				
				Chotzen	Raudnic					82				
				Chotzen	Theresienstadt					82				
				Chotzen	Lobositz					83				
				Olmütz (St.E.G.)	Chotzen					57				
1006	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Aujezd-Luhatschowitz	Rutschowitz	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	25·2 kr.	23·5 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1007	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**		Eisenwaaren, Eisenconstructionen und Stahlwaaren	Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau transito (für Sendungen nach Nesselsdorf via Stauding)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	20 kr.	14 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		
									Heller					
1008	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Porzellan, Fayence aller Art und Steingutwaaren, unverpackt	Carlsbad Chodau Eger (k.k. St.B.) Falkenau a. d. E. Neusattl	Budapest- { dunaparti teherpályaudvar, Józsefváros, fővárosi közraktárak, Kitérő } { nyugoti pályaudvar, Lipótváros, Angyalföld, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco } Ó-Buda-Filatorigát	Frachtzahlung mindestens für 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang pro 1897 zum Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893	558 546 492 532 542	546 534 478 520 530	12 12 14 12 12	Im Kartirungswege		Das Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1009	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Kis-Szeben	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau und Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	Verschieden	162 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1010	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe C	Kolin Oe.N.W.B.	Chlumetz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	11·8 kr.	6·4 kr.	5·4 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zur Strassenpflasterung in Chlumetz bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Chlumetz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
1011	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine der Classe C	Skutsch	Königgrätz trans.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	19·9 kr.	12·6 kr.	7·3 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zur Strassenpflasterung in Horic bestimmt sein. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Horic als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1012	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Position H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österr. und ungar. Eisenbahnen	Czernowitz Dolina Hadikfalva Hatna Hliboka Ławoczne Sambor Skole Stanislau Stryj Synowódzko wyżne Worochta Wygoda	a) Feldkirch b) Wilten	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 14. Mai 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 448 410 412 374 460 422 465 427 456 418 411 373 389 351 410 372 424 386 403 365 408 370 421 383 420 382		Im Kartirungswege		
1013	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	V i e h s a l z	W i e l i c z k a	Stationen in Böhmen, Mähren und Schlesien der vorgenannten Eisenbahnen, rücksichtlich welcher die Frachtsätze über die deutschen Routen sich niedriger stellen, als im Verkehre über ausschliesslich österreichische Routen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband	V e r s c h i e d e n	ad a) und b) der über die Auslandsroute sich ergebende billigere Frachtsatz wird auf die inländische Route übernommen und auf Grund des Werthverhältnisses von 170 Mark = 100 Gulden oder von 85 Mark = 100 Kronen umgerechnet	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Frachtbriefe, vorzulegen spätestens 3 Monate nach Anlangen der Sendungen in der Empfangsstation bei der Verwaltung der Empfangsbahn	
1014	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mehl und Kleie (aus Position M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Lodygowice	Sól Zwardon	Aufgabe als Frachtgut und in Quantitäten unter 10.000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 32 40		Im Kartirungswege		
1015	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. der Pos. E—6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	K l a g e n f u r t	K r a i n b u r g	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	59 kr. = 118 Heller	98 Heller	20 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1016	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt; Soda, rohe, calcinirte (Sodaasche) und krystallisirte Soda (ausgenommen Natron, doppeltkohlensaures, und Aetznatron, kaustische Soda). b) Roherze. c) Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdünger-Fabrikation	Fürth, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Den in den Ausnahmetarifen Nr. 21, 48 und 49 des in der 8. Rubrik benannten Tarifes angeführten österreichischen Stationen	Ad a), b) und c) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Ad d) Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Vom 15. Mai 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Gütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die für Doos, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, geltenden einschlägigen Frachtsätze, und zwar: ad a) des Ausnahmetarifes Nr. 21 ad b) des Ausnahmetarifes Nr. 48 ad c) des Ausnahmetarifes Nr. 49 ad d) des Ausnahmetarifes Nr. 36		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze ad b) für Roherze gelten auch für die Richtung nach Fürth
			d) Chamotte- und Thonziegel, gebrannte Steine und feuerfeste Steine	Den im Ausnahmetarife Nr. 36 des in der 8. Rubrik benannten Tarifes angeführten österreichischen Stationen	Fürth, Station der kgl Bayerischen Staatseisenbahnen									
1017	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt; Soda, roh, calcinirt (Sodaasche) und krystallisirte Soda, auch Bleichsoda (ausgenommen Natron, doppeltkohlensaures, und Aetznatron, kaustische Soda) b) Düngemittel (siehe die Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 33 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes)	Fürth, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Allen in den Ausnahmetarifen 15, Abtheilung 1, und 33 angeführten österreichischen Stationen	ad a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. ad b) Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Einhaltung der übrigen für diese Ausnahmetarife giltigen Bestimmungen	Vom 15. Mai 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Gütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes	Bestehen keine directen Ausnahme-Frachtsätze	Die um 0·01 Mark für 100 kg erhöhten Frachtsätze für die Station Doos der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, und zwar: ad a) des Ausnahmetarifes Nr. 15, Abtheilung 1, ad b) des Ausnahmetarifes Nr. 33		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz gelangen im heurigen Jahre mehrere Hochbauherstellungen zur Ausführung und werden an einen oder mehrere Unternehmer im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Der Bau eines einstöckigen Wohngebäudes in der Station Römerstadt der Linie Kriegsdorf—Römerstadt.

2. Die Herstellung zweier einfacher Wächterhäuser in km 51·3 und 57·5 in der Nähe von Station Kriegsdorf der Linie Olmütz—Troppau.

3. Die Adaptirung und Erweiterung der Aufnahmsgebäude in Kriegsdorf und Erbersdorf der Linie Olmütz—Troppau.

Die Gesammtkosten sind mit 39.400 fl. präliminirt, und es bleibt jedem Unternehmer überlassen, auf alle Herstellungen oder nur auf einen Theil derselben zu offeriren.

Die besagten Bauanlagen sollen noch im laufenden Jahre fertig gestellt und benützungsfähig übergeben werden.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte liegen beim Bahnerhaltungs-Inspectorate der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz, wo sich auch Offertformulare, Bedingnisshefte, Baubeschreibungen und Projectspläne befinden, zur Einsicht auf.

Die Offerte, sowie das Vadium, welches 5 Percent des Offertpreises beträgt und im Falle der Annahme des Offertes als Caution zu gelten hat, sind bis spätestens 25. Mai, 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz zu überreichen und werden am selben Tage um 2 Uhr Nachmittags eröffnet werden. Den Offerenten steht es frei, dieser Eröffnung beizuwohnen. Der Offertleger hat bis 20. Juni im Worte zu verbleiben. Es wird bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des weiteren die k. k. Staatsbahn-Direction das Recht vorbehält, über die Annahme und Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Olmütz, am 3. Mai 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. **Wien, 13. Mai 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 3. April 1897*) für die Localbahn Mauthausen-Grein.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Realitätenbesitzer Carl Berger in Schwertberg im Vereine mit dem Bürgermeister und Landtagsabgeordneten Leopold Heindl in Mauthausen und dem Notar Dr. Alfred Heinzel in Perg die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Mauthausen der Staatsbahnlinie St. Valentin—Gaisbach-Wartberg über Schwertberg, Perg und Saxen nach Grein in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Für die concessionirte Eisenbahn wird vom Staate für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Maximalbetrage von 51.000 fl. behufs der Sicherstellung der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen obiger Zeit zu tilgenden Prioritätsanlehens in dem Nominalbetrage von 1,200.000 fl. ö. W. Noten gewährt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

§ 3.

Von dem nach § 2 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 11) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

§ 4.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und planmässigen Rückzahlung des Anlehens an den festgesetzten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig

*) Enthalten in dem am 22. April 1897 ausgegebenen XXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 94.

gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre rechtzeitig vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche thunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 5.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 6.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem allfälligen für das aufzunehmende Prioritätsanlehen zu bezahlenden Regiebeitrage, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 7.

Der Bau der concessionirten Eisenbahn ist sofort zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 8.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen und den sonstigen zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit und insolang Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 10.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der von diesem hiezu delegirten Organe.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Bahnunternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen ein eventuell in Theilschuldverschreibungen zerlegtes, mit vier Percent verzinsliches und binnen 76 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu tilgendes Prioritätsanlehen in dem Nominalbetrage von 1,200.000 fl. ö. W. Noten aufzunehmen.

Die Begebung dieses Prioritätsanlehens hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten, der abzuschliessende Darlehensvertrag und die Formularien der eventuell auszugebenden Prioritätsobligationen und der Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden

Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit haben sich die Concessionäre nach den aufgestellten Betriebsbedingnissen, bezw. nach den einschlägigen im Betriebsvertrage getroffenen Bestimmungen zu benehmen.

Die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 15.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 7 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge eines solchen Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, welches nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das im § 11 bezeichnete Prioritätsanlehen, sowie allfällige sonstige von den Concessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung zur Bedeckung anrechenbare Anlagekosten (§ 11, Absatz 6) und aufgenommene Schulden zur Selbstzahlung übernimmt und das Actiencapital, soweit dasselbe im Zeitpunkte der Einlösung noch nicht getilgt sein sollte, zum vollen Nennwerthe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen ausbezahlt.

Diese Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Prioritätsanlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorangehenden Jahres in Form einer Erklärung der k. k. Regierung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;

b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zugehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse (§ 5) oder aus sonstigen Rechtstiteln, an den Staat mit überzugehen haben;

c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen der Zustimmung des Specialcommissärs. Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen. Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsausgaben zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben, unbeschadet der aus dem Garantieverhältnisse sich ergebenden Abrechnung mit der k. k. Staatsverwaltung, der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herrührenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven, soweit dieselben nicht nach Z. 1 vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmen sind, allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3), die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Z. 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, den 3. April 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Mauthausen nach Grein.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Mauthausen nach Grein ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 31 km lange Localbahn zweigt am nördlichen Ende der Station Mauthausen der Linie St. Valentin—Gaisbach-Wartberg der k. k. Staatsbahnen ab, wird vorerst in nordöstlicher Richtung gegen Schwertberg geführt, wendet sich hierauf nach Südosten und gelangt unter Berührung der Ortsgebiete Perg, Arbing, Baumgartenberg und Saxen bis zur Hauderer Bezirksstrasse. In ihrem weiteren Zuge führt die Bahn unter Mitbenützung dieser Strasse über Dornach nach Grein, woselbst südwestlich der Stadt die gleichnamige Endstation der Localbahn herzustellen ist.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Mauthausen daselbst herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz anzustreben, wobei für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich der Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 180 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 10 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, in Kreuzungsstationen, ferner bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium zu treffenden Detailbestimmungen für die Benützung der Hauderer Bezirksstrasse in der Theilstrecke von Dornach nach Grein zur Anlage der Bahn ist die Zustimmung der competenten Strassenbehörden einzuholen und dem k. k. Eisenbahnministerium nachzuweisen.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die im Einverständnisse mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein; ferner ist in Ansehung solcher Strassenobjecte darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen der grössten Ausladung der Fahrbetriebsmittel der Bahn und den Geländern oder Parapetmauern der mitbenützten Brücken stets ein Zwischenraum von mindestens 0·7 m verbleibt.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter, mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 22 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 250 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmateriales eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der den Betrieb der Localbahn übernehmenden k. k. Staatsbahn-Direction in Linz das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

10. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

11. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

12. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitungen durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollten, haben sich diese rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Linz zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz als der betriebführenden Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

13. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

1. 2 Locomotiven mit je drei gekuppelten Achsen (Tenderlocomotiven).
2. 8 Personenwagen.
3. 3 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).
4. 32 Güterwagen verschiedener Gattungen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande 14 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse, sowie an beiden Stirnseiten Schneepflugscharen. Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und von ersteren mindestens 25 Percent, die letzteren insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Personenwagen ohne Bremse sind mit der Rohrleitung für die durchgehende Bremse auszurüsten.

Von den Güterwagen erhalten mindestens 25 Percent Handbremsen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als für Pferdebeförderung, versehen sein, überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 3. April 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Mai 1897, Z. 6637, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 1. April 1897 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugehen lassen, dass man im Interesse eines einheitlichen Verfahrens sich entschlossen habe, in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, auf die namentliche Angabe der Theilstrecken und Localbahnen, welche dem internationalen Uebereinkommen unterstellt, aber nicht selbstständig betrieben, sondern im Betriebsnetze, sei es der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sei es einzelner ungarischer Eisenbahn-Gesellschaften, verstanden sind, zu verzichten.

Demgemäss hat die Liste der ungarischen Eisenbahnen, welche dem internationalen Uebereinkommen unterstellt sind, nunmehr wie folgt zu lauten:

1. Kgl. Ungarische Staatsbahnen und die im Betriebe derselben stehenden Localbahnen und Linien anderer Bahnen, mit Ausnahme der schmalspurigen Linie Garam-Bercencze—Selmeczbánya, der normalspurigen Localbahn Soroksár-Szt. Lörincz und der schmalspurigen Localbahn im Taracsthal.
2. Südbahn-Gesellschaft (auf ungarischem Gebiete betriebene Linien) und die im Betriebe derselben stehenden Localbahnen.
3. Kaschau-Oderberger Bahn (auf ungarischem Gebiete betriebene Linien) und die im Betriebe derselben stehenden Localbahnen und Linien anderer Bahnen, mit Ausnahme der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya—Szomolnok der Localbahn im Gölniczthal.
4. Györ-Sopron-Ebenfurther Eisenbahn-Gesellschaft.
5. Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen, mit Ausnahme der schmalspurigen Localbahn Borossebes-Menyháza.
6. Eisenbahn im Szamosthal.
7. Localbahn Keszthely — Balaton-Szt. György.
8. Eisenbahn Mohács-Pécs.
9. Die schmalspurige Localbahn Nagy-Károly — Somkut.
10. Localbahn Eperjes-Bártfa.
11. Die von den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von Mezö-Laborcz bis zur österreichischen Landesgrenze, von Körösmezö bis zur österreichischen Landesgrenze, und die der Kaschau-Oderberger Bahn von Orló bis zur österreichischen Landesgrenze.
12. Die von der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von Trencsén-Teplitz bis zur österreichischen Landesgrenze am Vlarapass, von Bruck a. L. bis zur österreichischen Landesgrenze und von Szakolcza bis zur österreichischen Landesgrenze.
13. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke der Holics-Gödinger Localbahn von Holics bis zur österreichischen Landesgrenze.
14. Die Torontáler Localbahnen.
15. Die schmalspurige Localbahn Belišce-Noskovci.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Vertragsstaaten Kenntniss gegeben.

Wien, am 4. Mai 1897.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mutenitz nach Gaya.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Commercialrathe und mährisch-schlesischen Landesadvocaten Dr. Carl Freiherrn v. Offermann in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Mutenitz der Localbahn Saitz-Göding über die Jaronowitzer Glashütten und Braunkohlenschächte Mistřin und Swatobořitz zur Station Gaya der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 2. April 1897. Z. 1054/I.

Eröffnung des Weichselumschlages bei Nadbrzezie.

Mit 5. Mai 1897 gelangte der am österreichischen Weichselufer bei Nadbrzezie, Station der Strecke Dembica—Tarnobrzeg—Nadbrzezie neu errichtete Weichselumschlag in Galizien und die denselben mit der Station Nadbrzezie verbindende Schleppbahn für den öffentlichen Güterverkehr zur Eröffnung.

Krakau, im Mai 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 28. April d. J. stattgehabten Vollversammlung, bei welcher in Vertretung Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers FML. Ritter von Guttenberg Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter von Wittek den Vorsitz führte, wurde der Rechnungsabschluss der Commission für das Jahr 1896 festgestellt.

Hienach hat die Commission in diesem Jahre 15.274.204 fl. 65½ kr. verausgabt, wovon auf den Bau der Stadtbahn 10,447.270 fl. 62½ kr., auf die Arbeiten am Donaucanale 1,265.546 fl. 17 kr., auf die Wienfluss-Regulirung 3,230.080 fl. 13 kr., auf die Sammelcanäle 278.087 fl. 36 kr., auf die Erhaltung und den Betrieb der Hauptsammelcanäle beiderseits des Donaucanals 30.176 fl. 4 kr., endlich auf die Centralleitung 24.044 fl. 33 kr. entfielen.

Die seit Beginn des Baues der Wiener Verkehrsanlagen bestrittenen Gesammtauslagen haben mit Ende 1896 an effectiven Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten den Betrag von 32,703.824 fl. 34 kr., zuzüglich der gemeinsamen Auslagen von 1,744.188 fl. 81 kr. jedoch die Summe von 34,448.013 fl. 15 kr. erreicht, und fallen hievon in Absicht auf die seinerzeitige Capitalsverzinsung und Rückzahlung 25,376.686 fl. 28½ kr. dem Staate, 3,608.699 fl. 54 kr. dem Lande Niederösterreich und 5,462.627 fl. 32½ kr. der Gemeinde Wien zur Last.

Für das Jahr 1897 verblieb der Commission unter Einrechnung der bei den bauführenden Behörden vorhandenen Dotationsreste im Gesammtbetrage von 598.891 fl. 3 kr. aus dem Erlöse des Anlehens erster Emission per 100 Millionen Kronen ein verfügbarer Capitalsbestand von 9,340.902 fl. 85 kr.

Zugleich mit dem Rechnungsabschlusse wurde der Jahresbericht über die Thätigkeit der Commission im Jahre 1896 genehmigt. Derselbe gelangt wie in den Vorjahren zur Veröffentlichung und wird bei der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien zu beziehen sein.

Aus dem Inhalte dieses Berichtes, der sich bezüglich seiner Eintheilung dem in den Vorjahren eingehaltenen Vorgange anschliesst, ist Folgendes hervorzuheben: Wie in der Einleitung ausgeführt wird, haben die Arbeiten im ganzen Jahre 1896 ihren normalen Fortgang genommen, und sind an den einzelnen Bauwerken, welche in Ausführung standen, ansehnliche Baufortschritte zu verzeichnen. Gleichwohl konnte der programmmässige Arbeitsfortschritt nicht durchwegs erreicht werden, indem einzelne Bauausführungen, wie namentlich die Wehr- und Schleusenbauten bei Nussdorf, dann der Bau der Wienfluss-Regulirung und der damit zusammenhängenden, dem regulirten Flussgerinne entlang ziehenden Wienthallinie der Stadtbahn, durch aussergewöhnlich zahlreiche und lang andauernde Hochwässer gestört und behindert wurden.

In der unteren Wienflussstrecke wirkten auch unerwartete Schwierigkeiten bei der Grundeinlösung verzögernd ein.

Den namhaftesten Aufschub erlitt indessen unter den einzelnen gegen das Programm im Rückstande gebliebenen Bauanlagen die Ausführung der Donaucanallinie der Stadtbahn dadurch, dass gegen den ertheilten Bauconsens nachträglich Einwendungen von Seiten der Interessenten erhoben wurden, so dass der Bau dieser Linie im Berichtsjahre nicht in Angriff genommen werden konnte.

Von ungünstigem Einflusse auf den Bau der Verkehrsanlagen war auch die in der Berichtsperiode wahrnehmbare stetige Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise. Dieselbe hat in letzter Reihe zweifellos ihren Grund in dem Zusammentreffen der grossen Bauten der Verkehrsanlagen mit der durch die zahlreichen Neu- und Umbauten in den inneren Stadttheilen erhöhten allgemeinen Bauthätigkeit.

Die eingetretene Preissteigerung gelangte bei den Bauvergebungen der Commission dadurch zum Ausdrucke, dass diese letzteren vielfach eine rege Concurrenz vermissen liessen und fast durchwegs mit mehr oder minder namhaftem Aufgebote erfolgten, sohin Ueberschreitungen der Kostenvoranschläge bedingen, bezüglich deren es mit Rücksicht auf die in stets weitergehendem Masse steigenden Anforderungen der Interessenten sehr zweifelhaft ist, ob sie durch Ersparnisse an anderen Leistungen werden hereingebracht werden können.

In einem Falle hatte die ganz abnorm aufgetretene Preissteigerung eine empfindliche Verzögerung der Arbeiten zur Folge. Die im Berichtsjahre durchgeführte Offertverhandlung nämlich, welche die Bauvergebung der vereinigten Arbeiten der Wienflussregulirung und der Stadtbahn in der Strecke vom Schikanederstege abwärts bis zum Donaucanale und Hauptzollamts-Bahnhofe zum Gegenstande hatte, brachte das Ergebniss, dass seitens aller concurrirenden Unternehmer Aufzahlungen über die Voranschlagspreise in so bedeutender Höhe beansprucht wurden, dass mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehenden Mittel von einer Vergebung der Arbeiten unter den gestellten Bedingungen abgesehen werden musste.

Da ähnliche Preisaufschläge, wie oben erwähnt, auch bei anderen Bauvergebungen wahrgenommen wurden, sah die Commission sich veranlasst, dieser für den Fortgang der Arbeiten bedrohlichen Erscheinung nach Möglichkeit entgegenzuwirken, und wurde zu diesem Zwecke über Antrag der Vertreter der Gemeinde Wien in der Vollversammlung der Commission vom 23. September 1896 ein aus deren Mitte, ferner aus den betheiligten Curien, endlich aus den bauführenden Organen gewähltes Comité mit der Aufgabe betraut, die geeigneten Massnahmen zu beantragen, um eine entsprechende Vergebung der vorerwähnten Arbeiten zu ermöglichen.

Wenn nun durch die von der Commission in ihrer Vollversammlung vom 15. October 1896 genehmigten Anträge dieses Comité, wonach eine allgemeine, nicht auf das Inland beschränkte Offertausschreibung unter erleichterten Bedingungen ins Auge gefasst wurde, der angestrebte Zweck einer annehmbaren Bauvergebung der gedachten Wienfluss- und Stadtbahnarbeiten am 18. December 1896 auch wirklich erreicht wurde, so ging doch durch die mehrmonatlichen Verhandlungen und Berathungen neuerdings werthvolle Zeit verloren, und konnte der thatsächliche Baubeginn in der unteren Wienflussstrecke erst nach Schluss des Berichtsjahres stattfinden.

All diese Erschwernisse und Verzögerungen haben bewirkt, dass, gleichwie es bezüglich der Arbeiten am Donaucanale schon im Vorjahrsberichte ausgeführt wurde, nunmehr auch bezüglich des Stadtbahnbaues eine theilweise Erstreckung des concessionsmässigen Vollendungstermines unvermeidlich geworden ist. Dieselbe betrifft die untere Wienthallinie, sowie die

Donaucanallinie und dürfte bei ersterer voraussichtlich 1 bis $1\frac{1}{2}$ Jahre, bei letzterer aber, sofern der Bau noch im Jahre 1897 begonnen werden kann, etwa $1\frac{1}{2}$ bis 2 Jahre betragen.

Der Bericht erwähnt weiter die mit der Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung anlässlich der Errichtung des k. k. Eisenbahnministeriums zusammenhängende Umgestaltung der Oberleitung des Stadtbahnbaues, welche einer eigenen Behörde, der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn, übertragen wurde. An die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Aenderungen in der Zusammensetzung der Commission, sowie ihres Bureau, namentlich die Neuwahl der Vertreter der Curien des Landes und der Gemeinde, reiht sich die Ergänzung, welche die Rechtsgrundlagen durch die Genehmigung des Beschlusses der Commission auf Abänderung des Programmes vom 11. Juli 1895 mit dem Reichsgesetze vom 23. Mai 1896 und dem Landesgesetze vom gleichen Datum, sowie durch die Zustimmungserklärung der Gemeinde Wien erfahren haben.

Der Bericht gibt sodann eine ausführliche technische Darstellung der im Laufe des Jahres ausgeführten Projectirungs- und Bauarbeiten an den einzelnen Verkehrsanlagen, getrennt nach den Gruppen: A. Stadtbahn, B. Wienflussregulirung, C. Hauptsammelcanäle, D. Donaucanalumgestaltung.

An diese technischen Bauberichte schliesst sich als Abschnitt E. eine detaillirte Nachweisung der Arbeiterzahl und der erzielten Baufortschritte in Ziffern der geleisteten Einheiten an.

Ausser dem Rechnungsabschlusse und den vorhin erwähnten Gesetzen sind dem Jahresberichte noch einige wichtige Actenstücke, so das Uebereinkommen betreffend die gemeinsame Bauvergebung und Ausführung der Stadtbahnarbeiten und der Wienflussregulirung in der unteren Strecke durch die Gemeinde Wien, dann der ebenso eingehende als interessante Bericht des Gewerbeinspectors und ein Uebersichtsplan beigegeben, welcher den Stand der Bauarbeiten der Wiener Verkehrsanlagen mit Ende 1896 darstellt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 8. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. April wurde nachstehender Gesetzentwurf betreffend die Einlösung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) durch den Staat vorgelegt:

Artikel I.

Das nachfolgende, von dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium im Namen der Regierung mit der Actiengesellschaft Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) zu Wien am 19. December 1896 abgeschlossene Uebereinkommen betreffend die Einlösung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec durch den Staat wird genehmigt.

Demnach hat der bisher für Rechnung der Gesellschaft geführte Betrieb der vorgenannten Eisenbahn vom 1. Jänner 1897 angefangen als für Rechnung des Staates geführt zu gelten.

Artikel II.

Zur Bedeckung der im Jahre 1897 fällig werdenden Rate per 1,604.200 fl. österr. Währ. des gemäss § 4, Absatz 2 und 3, des obigen Uebereinkommens an die Gesellschaft zu entrichtenden Capitalsbetrages von 3,208.400 fl. österr. Währ. können Obligationen der mit Gesetz vom 26. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 33, geschaffenen Investitionsschuld in jenem Betrage ausgegeben werden, welcher erforderlich ist, damit durch die Veräusserung derselben die zu obigem Zwecke nothwendigen Baarmittel beschafft werden.

Die am 1. Jänner 1898 fällige zweite Rate per 1,604.200 Gulden österr. Währ. des obbezeichneten Capitalsbetrages ist in das Investitionspräliminare des Jahres 1898 einzustellen.

Artikel III.

Die Bestände, welche zufolge des im Artikel I angeführten Uebereinkommens dem Staate zu übergeben sind, können bis Ende December 1898 zur Bedeckung der Kosten für Neu- und Erweiterungsbauten, Anschaffungen an Fahrpark, Inventargegenständen u. dgl. für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec verwendet werden.

Artikel IV.

Die aus dem beiliegenden Nachtragsvoranschlage sich ergebenden Aenderungen des Finanzgesetzes vom 26. Jänner 1897 R.-G.-Bl. Nr. 34, werden genehmigt.

Artikel V.

Das laut Artikel I des gegenwärtigen Gesetzes genehmigte Uebereinkommen, sowie die durch das Uebereinkommen und durch die nach den einschlägigen Bestimmungen desselben eintretende Liquidation der Gesellschaft veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Quittungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel VI.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildende Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel VII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Uebereinkommen,

abgeschlossen zu Wien am 19. December 1896

zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Verwaltungsrathe der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów) andererseits betreffend die Einlösung der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów) durch den Staat.

§ 1.

Die Actiengesellschaft der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów) überträgt an den Staat und dieser übernimmt unter den nachfolgenden Bestimmungen das Eigenthum der im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Lemberg eingetragenen, den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 20, bildenden Eisenbahn von Lemberg über Zolkiew und Rawa ruska nach Bełzec einschliesslich der der Gesellschaft gehörigen Schleppgeleise in Bełzec, dann des gesammten zum Betriebe der bezeichneten Eisenbahn dienenden oder sonst der Gesellschaft gehörigen festen und beweglichen Materiales, des gesammten gesellschaftlichen Fahrparkes, der Reserve- und Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräthe aller Art, sowie des nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen Grundbesitzes der Gesellschaft sammt allem Zubehör, endlich des aus dem Anlagecapitale dieser Bahn gebildeten Reservefonds, sowie der übrigen aus dem Anlagecapitale erzielten Ersparnisse.

§ 2.

Der Staat tritt mit 1. Jänner 1897 in den Genuss der Eisenbahn Lemberg—Bełzec und ihrer Erträgnisse. Die bis 31. December 1896 erzielten Erträgnisse der vorbezeichneten Eisenbahn, an welchen die k. k. Staatsverwaltung als Besitzerin von 4500 Stück Stammactien der Unternehmung in gleicher Weise wie die übrigen von der genannten Gesellschaft ausgegebenen Stammactien zu participiren hat, verbleiben der Gesellschaft, welche dagegen auch für alle aus dem Betriebe der Eisenbahn bis zu obigem Zeitpunkte erwachsenen Passiven, Verpflichtungen, Auslagen und Lasten allein aufzukommen hat.

In die Schleppbahnverträge und sonstige auf den Bahnbetrieb bezügliche Verträge wird der Staat als Rechtsnachfolger der Gesellschaft mit den derselben zustehenden Rechten und Pflichten eintreten.

§ 3.

Die Gesellschaft ist vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums über ihre Reserven einschliesslich der aus dem Anlagecapitale erzielten Ersparnisse zu verfügen, Bestand-

theile ihres Vermögens zu veräussern oder zu verpfänden oder in Bezug auf den Betrieb und die Verwaltung der im § 1 angeführten Vermögensobjecte neue, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes und über das laufende Betriebsjahr hinausgehende Verpflichtungen zu übernehmen. Abgänge, welche sich in Folge Nichteinhaltung dieser Bestimmung etwa ergeben sollten, hat die Gesellschaft zu vertreten.

§ 4.

Der Einlösungspreis für die im § 1 verzeichneten Vermögensobjecte wird in Gemässheit der Bestimmungen im § 10, Punkt 2 und 4 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 20, mit dem Baarbetrage von 4,108.400 fl. österr. Währ. festgesetzt.

Von diesem Einlösungspreise wird Seitens der k. k. Staatsverwaltung ein Baarbetrag von 900.000 fl. für die im Besitze derselben befindlichen 4500 Stück gesellschaftlicher Stammactien in Abzug gebracht, wogegen diese weder an den Erträgnissen ab 1. Jänner 1897, noch an dem seinerzeitigen Ergebnisse der Liquidation participiren und nach Beendigung der Liquidation zu vernichten sind; der Restbetrag von 3,208.400 fl. hingegen, welcher dem Nominalcapitale der mit 1. Jänner 1897 noch unverlosten, von der Gesellschaft ausgegebenen Prioritätsactien, sowie der nicht im Staatsbesitze befindlichen Stammactien der Unternehmung gleichkommt, wird von der Staatsverwaltung der Gesellschaft baar ausbezahlt.

Der eben bezeichnete Betrag von 3,208.400 fl. wird in zwei gleichen Raten entrichtet, von welchen die eine sofort nach Perfection des Uebereinkommens, dis andere mit 1. Jänner 1898 bezahlt werden wird. Gleichzeitig mit der Auszahlung der Raten sind jeweilig auch die ab 1. Jänner 1897, als dem Einlösungstage, laufenden vierpercentigen Zinsen von der Staatsverwaltung der Gesellschaft baar zu vergüten.

§ 5.

Nach eingetretener Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 14) soll das Eigenthumsrecht des k. k. Aerars auf die Eisenbahnlinie der Gesellschaft, sowie auf die sonstigen erworbenen Immobilien im Eisenbahnbuche, beziehungsweise im Grundbuche einverleibt werden, und hat die Gesellschaft die zu diesem Zwecke erforderlichen Rechtsurkunden unverweilt auszustellen und der k. k. Staatsverwaltung auszufolgen.

§ 6.

Der physische Besitz der sämmtlichen im § 1 angeführten Vermögensobjecte soll nach eingetretener Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 14) mit einem von der k. k. Staatsverwaltung zu bestimmenden Tage auf den Staat übergehen, ohne dass es hiezu eines besonderen Uebertragungsactes bedarf.

§ 7.

Gleichzeitig mit dem Uebergange der im § 1 angeführten Vermögensobjecte in den physischen Besitz des Staates (§ 6) hat die Gesellschaft der k. k. Staatsverwaltung ihre sämmtlichen auf den Bau und Betrieb dieser Objecte bezüglichen Acten, Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und sonstigen Aufschreibungen zu übergeben.

Die k. k. Staatsverwaltung wird diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit derart aufbewahren, dass deren Benützung dem Verwaltungsrathe, beziehungsweise den Liquidatoren der Gesellschaft anstandlos möglich ist.

§ 8.

Nach Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens (§ 14) tritt mit dem von der k. k. Staatsverwaltung zu bestimmenden Zeitpunkte die Actiengesellschaft der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów) in Liquidation.

Die Liquidation, deren Kosten vom Staate zu tragen sind, erfolgt auf die von der k. k. Staatsverwaltung vorzuschreibende Weise.

Als Liquidatoren haben nebst einem von der k. k. Staatsverwaltung bestimmten Aufsichtsorgane die zur Zeit des Eintrittes der Liquidation den Verwaltungsrath der Gesellschaft bildenden Mitglieder zu fungiren.

Bis zur Beendigung der Liquidation wird die k. k. Staatsverwaltung soweit als thunlich die der Gesellschaft noch zukommenden Verwaltungsgeschäfte durch ihre Organe besorgen lassen, ferner der Gesellschaft entsprechende Localitäten und das erforderliche Personale zur Verfügung stellen. Für die ab 1. Jänner 1897 der Gesellschaft ausserdem erwachsenden, im beiderseitigen Einvernehmen möglichst einzuschränkenden Verwaltungsauslagen wird die k. k. Staatsverwaltung der Gesellschaft Ersatz leisten.

§ 9.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe und die nach § 8 eintretende Liquidation der Gesellschaft veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Quittungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

§ 10.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens sollen für die Gesellschaft die Wirkung statutarischer Bestimmungen erlangen und nach eingeholter Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern als Nachtrag den Gesellschaftsstatuten beigefügt werden.

§ 11.

Die vertragschliessenden Theile verzichten darauf, dieses Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 12.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Vertrage unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien, und einigen sich dieselben diesbezüglich auf das summarische Verfahren.

§ 13.

Im Falle der Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommens tritt die der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) ertheilte Concession ausser Kraft.

§ 14.

Das gegenwärtige, in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigte Uebereinkommen erlangt für die Bahngesellschaft durch die Zustimmung der bis längstens Ende December 1896 abzuhaltenden Generalversammlung ihrer Actionäre, für die k. k. Regierung aber durch die sodann erst einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Sofern die letztere nicht bis 30. Juni 1897 erfolgen sollte, sind die vertragschliessenden Theile an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

Staatseisenbahnbetrieb.

Nachtragsvoranschlag für das Jahr 1897.

XII. Eisenbahnministerium.

Capitel	Titel	Paragraph	Staatsausgaben	Ausgaben: ordentliche, mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1897	Ausgaben: ordentliche, 1898	Ausgaben: ausserordentliche, 1898	Summe
				Gulden in österr. Währung			
28	5	1	k) Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation:				
			Zinsen der 1. Kaufschillingsrate für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	32.084	—	—	32.084

Capitel	Titel	Paragraph	Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	Einnahmen ausserordentliche	Summe
				Gulden in österr. Währung		
			Staatseisenbahnbetrieb.			
34	4	1	e) Sonstige verschiedene Einnahmen:			
			Mindereinnahme	171.800	—	171.800
			f) Betriebseinnahmen der Eisenbahn Lemberg - Bełzec (Tomaszów)	310.000	—	310.000

In der 8. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. April interpellirten

die Abgeordneten Mosdorfer und Genossen den Handelsminister betreffend das Verbot der Viehausfuhr nach Tirol und Vorarlberg;

die Abgeordneten Dr. Hofmann v. Wellenhof und Genossen den Eisenbahnminister betreffend eine Herabsetzung der Frachttarife der privilegirten Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft;

die Abgeordneten Dr. Kapferer und Genossen den Eisenbahnminister betreffend das Anhalten von Eisenbahnzügen in der Station Rattenberg.

In der 9. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Mai interpellirten

die Abgeordneten Dr. Verkauf und Genossen den Eisenbahnminister betreffend das an die Arbeiter der Eisenbahnwerkstätte in Jägerndorf ergangene Verbot des Beitrittes zu einem neu zu gründenden Eisenbahn-Fachverein;

die Abgeordneten Hannich und Genossen den Eisenbahnminister betreffend den Eisenbahnunfall bei Reichenberg;

die Abgeordneten Kaiser, Heeger, Franz Hofmann und Genossen den Eisenbahn- und den Finanzminister betreffend den Ausbau den Bahn Freudenthal—Engelsberg—Klein-Muhrau.

In der 10. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Mai stellten die Abgeordneten Hauers und Genossen einen Dringlichkeitsantrag betreffend die Aufhebung des Vieheinfuhrverbotes aus Tirol nach Bayern.

In derselben Sitzung interpellirten

die Abgeordneten Tušel und Genossen den Eisenbahnminister betreffend die Dienstzeit, die Sonntagsruhe und sonstige Dienstverhältnisse der Eisenbahnbediensteten;

die Abgeordneten Dr. Verkauf und Genossen den Eisenbahnminister betreffend die Herabsetzung der Kohlentarife auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

In der 11. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Mai wurden Anträge gestellt

von den Abgeordneten v. Forcher und Genossen auf Einreihung der Werkmeister bei den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen in den Beamtenstatus;

von den Abgeordneten Karlik und Genossen betreffend die Inangriffnahme von Massnahmen zur Sanirung der schwer bedrohten Mühlenindustrie.

In derselben Sitzung interpellirten

die Abgeordneten Iro, Schönerer, Türk, Kittel, Wolf und Genossen den Handelsminister betreffend die Ausübung des staatlichen Ueberwachungsrechtes rücksichtlich der Geschäftsgebahrung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Lloyd“ und der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft;

die Abgeordneten Dobernig, Hinterhuber und Genossen die Gesammtregierung betreffend die Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung zwischen Triest und dem Hinterlande.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Linie Chodorow—Podwysokie: Herstellung einer Druckwerksanlage in der Station Psary: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Druckwerksanlage in der Station Psary für den 14. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Rohatyn Bronislaus Waydowicz betraut.
[E.-M.-Z. 6684/IV.]

— (Projectirte Eisenbahn von Przeworsk nach Rozwadów: Vornahme der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Vornahme der Trassenrevision und Stationscommission für die normalspurige, als Hauptbahn zweiten Ranges projectirte Eisenbahn von Przeworsk nach Rozwadów und für eine Variante dieser Bahnlinie in der Strecke Sarzyna—Rudnik für den 18., 19. und 20. Mai anberaumt. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz bestimmt.
[E.-M.-Z. 7024/IV.]

Projectirte Localbahn Gross-Sieghart—Raabs. (Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 28. April die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von der Actiengesellschaft der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Gross-Siegharts—Raabs die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Erlangung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 4033/I.]

Schleppbahn von Budin zur Zuckerfabrik in Doxan. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Franz Chroust in Libochovic vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Flügelbahn von der im Zuge der projectirten Localbahn Jenšovic-Libochovic vorgesehenen Station Budin zur Zuckerfabrik in Doxan im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [E.-M.-Z. 3599/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. (Eröffnung des Weichselumschlages bei Nadbrzezie.) Mit 5. Mai gelangte der am österreichischen Weichselufer bei Nadbrzezie, Station der Strecke Dembica—Tarnobrzeg—Nadbrzezie, neu errichtete Weichselumschlag in Galizien und die denselben mit der Station Nadbrzezie verbindende Schleppbahn für den öffentlichen Güterverkehr zur Eröffnung. Mit dem Eröffnungstage tritt am Weichselumschlage in Nadbrzezie ein Speditionsbureau und eine commercielle Agentur der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Function, deren Agenden der Firma Goldlust & Comp. übertragen wurden.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Localbahnen-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 21. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ladislaus Bossányi die VI. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Localbahnen-Actiengesellschaft, d. i. der von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft mit Dampfkraft betriebenen Localbahnen Budapest-Soroksár-Haraszti-Ráczkeve, Budapest-Czinkota und Budapest — O-Buda (Alt-Ofen)—Szent-Endre (vergl. Generalversammlungsbericht pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit

der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Diesem zufolge verkehrten auf den Linien dieser Gesellschaft 43.422 Züge, welche 653.000 Zugskilometer Leistung aufweisen. Es wurden zusammen 3,200.000 Personen befördert. Die Bilanz weist folgende Ziffern auf: Activa: Eisenbahn-Investitionen fl. 2,783.227·72, Baureserve fl. 905.572·28, Vorräthe und Debitoren fl. 366.332·92, zusammen fl. 4,055.132·92; Passiva: Actiencapital fl. 3,688.800, Creditoren fl. 225.908·46, Pensionsfonds fl. 37.871·35, Reservefonds fl. 1000, Gewinn fl. 101.553·11, zusammen fl. 4,055.132·92. Die Generalversammlung genehmigte den Vorschlag, dass die Dividende mit fl. 3 per Actie, zusammen mit fl. 83.505 bemessen werde, fl. 18.048·11 aber auf neue Rechnung vorgetragen werden mögen. Der Bericht der Direction, dass das kgl. ungarische Handelsministerium den definitiven Ausbau des zweiten Geleises für die Strecke Budapest—Czinkota ertheilte, sowie den Beginn der Bauarbeiten für das zweite Geleise Erzsébetfalva—Soroksár gestattet, wurde genehmigend zur Kenntniss genommen, und es wurde beschlossen, diese Investitionen aus dem Baufonds zu bedecken. Die Direction meldet weiter, dass sie im Interesse des verkehrenden Publicums und mit Rücksicht auf den steigenden Verkehr auf der Station Schlachthaus (Soroksárer Linie) ein allen modernen Anforderungen entsprechendes stockhohes Aufnahmsgebäude projectirt habe, welches nach Genehmigung Seitens der Regierung zur Ausführung gelangen soll. Schliesslich wurde das bisherige Aufsichtscomité wiedergewählt.

Ausland.

Preussen. (Uebergang von Bahnstrecken aus dem Bezirke Bromberg in den Bezirk Danzig.) Am 1. April ist die Betriebsinspection 2 in Thorn mit den Strecken Schönsee (ausschl.)—Osterode von km 163·86 bis km 258·20,

Bahnhof Jablonowo (Richtung nach Graudenz) von km 49·67 bis km 51·76,

Bahnhof Jablonowo (Richtung nach Soldau) von km 0·00 bis km 1·10 auf die kgl. Eisenbahn-Direction in Danzig übergegangen.

Durch den Uebergang wurden diese Strecken, welche zum Geschäftsbereiche der Maschinen-Inspection und der Verkehrs-Inspection in Thorn und der Telegraphen-Inspection in Bromberg gehörten, der Maschinen-Inspection und der Verkehrs-Inspection in Graudenz und der Telegraphen-Inspection in Danzig zugetheilt.

Die von der Betriebsinspection 2 in Thorn verbleibende Reststrecke Papau—Schönsee (einschl.) ist zu dem genannten Zeitpunkte auf die zum Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg gehörige Betriebsinspection 1 in Thorn übergegangen.

— (Güterverkehr von und nach Grossenlinden.) Von und nach dem zwischen den Stationen Giessen und Langgöns liegenden Haltepunkte Grossenlinden werden vom 1. April ab sowohl Stückgüter als auch Wagenladungen mittelst der Rangirzüge über Giessen befördert. Directe Abfertigung von und nach Grossenlinden findet nicht statt.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Neuhaus - Neubistritz. (Constituirende Generalversammlung.) Am 27. April wurde die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Neuhaus-Neubistritz" abgehalten. Bei derselben waren sechs Actienzeichner und Bevollmächtigte von solchen anwesend, welche im Ganzen 1946 Stück Actien mit 389 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Dr. Robert Sturm. Nach Constatirung der ordnungsgemässen Einberufung der Generalversammlung wurde Dr. Alois Wolf, k. k. Notar und Bezirksobmann in Neubistritz, zum Vorsitzenden gewählt und hierauf die erfolgte Volleinzahlung des Actiencapitals per 203.000 fl. nachgewiesen. Nachdem sohin Seitens der Versammlung die ausführlichen geschäftlichen Mittheilungen des Bevollmächtigten der Concessionäre, Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des Oesterreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten, zur Kenntniss genommen worden waren, erklärte sich die Versammlung bereit, in sämmtliche Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre einzutreten. Seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen war Hofrath i. P. Heinrich Ritter v. Jarsch, Seitens des Bezirksausschusses in Neubistritz Dr. Alois Wolf in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath entsendet worden. Von der Versammlung wurden sohin David Wurmfeld, Gesellschafter der Firma Jos. Wurmfeld & Sohn in Neubistritz, Alois Pöltsch, Gesellschafter der Firma Gebrüder Pöltsch in Neubistritz, und Franz Pöltsch, Kaufmann in Neubistritz, in den Verwaltungsrath, Josef Potzahradsky, Fabrikant in Neubistritz, und Engelbert Stippl, Kaufmann in Neubistritz, als Mitglieder und P. Franz Ulrich, Stadtdechant in Neubistritz, als Ersatzmann in den Revisionsausschuss gewählt.

In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Heinrich Ritter v. Jarsch zum Präsidenten und Dr. Alois Wolf zu dessen Stellvertreter gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXVIII. Stückes.) Das am 8. Mai herausgegebene LXXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 3166: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 5. Mai 1897, Z. 9184, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren Bezirken des Occupationsgebietes.

Nr. 3167: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 5. Mai 1897, Z. 15.727, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Wiederkäuer und Schweine aus Oberösterreich.

Nr. 3168: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Mai 1897, Z. 67.510, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3169: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Mai 1897, Z. 67.669, betreffend die Wiedereröffnung der Vieheinbruchstationen in Wittigsthal und Klingenthal.

Nr. 3170: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Mai 1897, Z. 67.420, betreffend die Bestimmung der Station Weipert als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 3171: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 4. Mai 1897, Z. 6842, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3172: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 5. Mai 1897, Z. 5442, betreffend den Viehverkehr mit Galizien und Niederösterreich.

Nr. 3173: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 27. April 1897, Z. 11.426, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Wiederkäuer und Schweine aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3174: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 5. Mai 1897, Z. 7341/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes.) Das am 10. Mai herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3175: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 8. Mai 1897, Z. 42.853, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus der Bukowina.

Nr. 3176: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 8. Mai 1897, Z. 42.355, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Mähr.-Budwitz und Znaim.

Nr. 3177: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 3. Mai 1897, Z. 38.104, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Klauenthiere aus den politischen Bezirken Czortków und Podhajce.

Nr. 3178: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 5. Mai 1897, Z. 8577, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3179: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 5. Mai 1897, Z. 38.948, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XC. Stückes.) Das am 11. Mai herausgegebene XC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3180: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 8. Mai 1897, Z. 15.351, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Wiederkäuer und Schweine aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3181: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. Mai 1897, Z. 5505, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer und Schweine aus Tirol und Vorarlberg.

Nr. 3182: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 5. Mai 1897, Z. 5586, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Erläuterung der Bestimmungen für Pferdebegleiter in den Ausnahmetarifen für Pferdetransporte.

Unter Aufhebung der den obbezeichneten Gegenstand behandelnden Kundmachung [772] in Nr. 123 vom 27. October 1896 dieses Blattes wird neuerlich bekanntgemacht:

Die vom 1. December 1893, bezw. vom 1. Jänner 1896 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden von österreichischen, bezw. ungarischen Stationen nach Paris-la Villette und Pantin enthalten hinsichtlich der Beförderung der Pferdebegleiter auf den französischen Strecken die Bestimmung, dass für eine Sendung, wie gross sie auch sein mag, niemals mehr als zwei Erlaubnissscheine ausgestellt werden.

Diese Bestimmung ist dahin zu verstehen, dass für alle von einem und demselben Absender an einen und denselben Empfänger aufgegebenen Pferde, welche gleichzeitig in der französischen Grenzstation eintreffen, beziehungsweise daselbst abgehen, unabhängig davon, ob diese gleichzeitig oder zu verschiedenen Zeiten aufgegeben wurden, auch bei Verwendung von mehr als zwei Wagen zur Verladung auf den französischen Strecken stets nur zwei Erlaubnissscheine für Pferdebegleiter ausgefolgt werden.

Wien, am 10. Mai 1897. [341]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.)

Eröffnung des Umschlagverkehres am Weichselumschlag in Nadbrzezie.

Mit 5. Mai 1897 gelangt der am österreichischen Weichselufer bei Nadbrzezie, Station der Strecke Dembica — Tarnobrzeg — Nadbrzezie, neuerrichtete Weichselumschlag und die denselben mit der Station Nadbrzezie verbindende Schleppbahn für den öffentlichen Verkehr zur Eröffnung.

Mit dem Eröffnungstage tritt am Weichselumschlage in Nadbrzezie ein Speditionsbureau und eine commercielle Agentur der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Function, deren Agenden der Firma Goldlust & Co. übertragen werden.

Dieselbe untersteht in ihrer Eigenschaft als Speditionsbureau und commercielle Agentur der k. k. Oesterr. Staatsbahnen unmittelbar der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau und hat nachfolgende Obliegenheiten:

1. Güter, welche unter der Adresse der Agentur oder direct an ausserhalb Nadbrzezie domicilirende Empfänger anlangen und derselben im Sinne des § 68, 70 und 76 des Betriebsreglements zum Bezuge avisirt werden, nach vorheriger Begleichung der Bahngebühren und falls die Sendungen mit Nachnahmen belastet sind, nach vorheriger Verständigung mit den Versendern zu beziehen und ihrer weiteren Bestimmung zuzuführen.
2. Zollpflichtige, sowie der zollämtlichen Abfertigung unterliegende Güter in beiden Richtungen unter eigener Haftung der Zollbehandlung zuzuführen.
3. Die Umschlagsmanipulation, das ist die Güterbewegung vom Schiffe in die Wagen und vice versa inclusive Auf- und Abladen von, bezw. in die Waggons, resp. Schiffe und Abwage der Sendungen zu bewirken.
4. Für die mit dem Weichselflusse weiter zu befördernden Güter die nothwendigen Schiffe sicherzustellen, wie auch die für die per Weichsel anlangenden und mittelst der Eisenbahn weiter zu befördernden Güter nöthigen Wagen im Sinne der jeweilig geltenden Bestimmungen des Anhanges II zum österr.-ungarischen Tarif-Theil I in Bestellung zu bringen.
5. Alle die Spedition und die commercielle Agentur für den Weichsel-Umschlag in Nadbrzezie betreffenden, von Parteien an sie gerichteten Anfragen prompt und unter eigener Haftung zu erledigen.

Für die zollämtliche Abfertigung gelangen die im österr.-ungarischen Tarif-Theil I, Abschnitt D-XIV, vorgesehenen Gebühren zur Einhebung.

Insoweit keine directen Tarife von und nach Nadbrzezie-Weichselumschlag transit erstellt sind, wird nebst der tarifmässigen Fracht von, resp. bis Nadbrzezie-Bahnhof eine Ueberfuhrsgebühr erhoben, und zwar:

Für Stückgut (Eil- und Frachtgut) . . . 12 kr.
„ Wagenladungsgut von 5.000 kg . . . 10 „
„ „ „ 10.000 „ . . . 8 „

Für Massengüter in vollen Wagenladungen, und zwar: Kohle, mineralische, Coaks, Erze, Erden, gewöhnliche, Schotter, Steine der Pos. 58, Getreide und Hülsenfrüchte aller Art in loser Schüttung, Kartoffeln, Zuckerrüben, unverpackt, Dach-Mauerziegel, Drainröhren, Rundholz, Kannthölz, Brennholz und Schnittmaterial, sowie Eisenbahnschwellen 6 kr. per 100 kg.

Bei Stückgut gilt als Minimalgebühr per Sendung 20 kr. ö. W.

Krakau, im April 1897. [342]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Tarifirung des Artikels Bausteine.) In Folge Versetzung der krummlinig profilirten und abfaçirten, jedoch ungeschliffenen Bausteine, unverpackt, in die Position Steine des Specialtarifes III ist ab 1. April der Ausnahmetarif 14 entfallen.

Für diese Steinsorten kommen vorläufig, soweit im Ausnahmetarif 15 für Steine des Specialtarifes III für die bezüglichen Relationen keine besonderen Ausnahmefrachtsätze vorgesehen sind, die Sätze des Specialtarifes III zur Anwendung.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Ausnahmetarif 5.) Vom 1. April an wurde Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt, in den Ausnahmetarif 5 aufgenommen, welcher vom genannten Tage an die gleiche Fassung erhält wie Ausnahmetarif 5 des Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Juli 1895.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarifheft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Der Güterverkehr der voraussichtlich im Mai 1897 zur Eröffnung kommenden Localbahn-Theilstrecke Mühldorf—Altötting mit den bayerischen Privatbahnen, dann mit den sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern in Mühldorf nach den für diese Station geltenden directen Frachtsätzen und den nachstehenden Transitfrachtsätzen umkartirt, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Kilometer	Es gelten zwischen Mühldorf transit und	nachstehende Transit-Frachtsätze für 100 kg in Mark										
		Stückgut			Wagenladungen							
		Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclasse A[1]	Allgemeine Wagenladungsclasse B	Specialtarif A[2]	Specialtarif I	Specialtarif II	Specialtarif III	Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes II	Ausnahmetarif für Stammholz
8	Tüssling	0·30	0·19	0·19	0·11	0·11	0·10	0·10	0·09	0·08	0·08	0·08
13	Altötting	0·40	0·24	0·24	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09	0·10	0·10

Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel im Verkehre mit den deutschen Eisenbahnen abgefertigten Sendungen kommen folgende Umkartirungssätze zur Anwendung:

Mühldorf trans.—Tüssling Specialtarif III . . . 0·02 Mark } für 100 kg
Mühldorf trans.—Altötting Specialtarif III . . . 0·03 Mark }

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transit-Frachtsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

— (Tarifheft D für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen vom 1. April 1895.) Für den Verkehr der voraussichtlich im Mai 1897 zur Eröffnung gelangenden Localbahn-Theilstrecke Mühldorf—Altötting kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen vom 1. April 1895 zur Anwendung.

Die kilometrischen Entfernungen für die Frachtberechnung im Uebergangsverkehre sind derart zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Mühldorf die aus dem Kilometerzeiger der Localbahn ersichtlichen Entfernungen angestossen werden.

— Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die voraussichtlich im Mai 1897 zur Eröffnung kommende Localbahn-Theilstrecke Mühldorf—Altötting:

Kilometerzeiger:

Von und nach	Mühldorf	Mühldorf-Ehring	Tüssling	Altötting
	Kilometer			
Station Mühldorf	—	4	8	13
Halteplatz Mühldorf-Ehring . .	4	—	4	9
Haltestelle Tüssling	8	4	—	6
Haltestelle Altötting	13	9	6	—

— (Tarifheft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895.) Im Nachtrag IV, giltig vom 1. April, zum Heft C vom 1. April 1895 ist auf Seite 161 beim Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine des Specialtarifes III nachzutragen:

„Für Chamottesteine und feuerfeste Steine ist die Zuladung von feuerfestem Mörtel, und zwar bis zu 800 kg für die Wagenladung, unter ebenmässiger Berechnung der Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifes für die Hauptsendung, zugelassen.“

— (Bestimmungen B über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) unter Auflassung von Abfertigungsgebühren, giltig vom 1. April 1897.) Am 1. April gelangten neue Bestimmungen über Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) unter Auflassung von Abfertigungsgebühren zur Ausgabe.

Zur besseren Unterscheidung von den gleichnamigen Bestimmungen, giltig bei Einlagerung in süddeutschen Transit-Lagerhäusern und Reexpedition unter Anwendung der directen Frachtsätze von vorgelegenen nach weiter gelegenen Stationen haben dieselben den Ordnungsbuchstaben B erhalten.

Die Abgabe derselben erfolgt unentgeltlich. Bestellungen sind an das Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen zu richten.

Süddeutsche Transit-Lagerhäuser. (Bestimmungen A über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) bei Einlagerung von Süddeutschen Transit-Lagerhäusern und Reexpedition unter Anwendung der directen Frachtsätze von vorgelegenen nach weiter gelegenen Stationen, giltig vom 1. April 1897.) Unter Aufhebung der gleichnamigen Bestimmungen vom 1. März 1892, sowie des Nachtrages I hiezu gelangten am 1. April neue Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern unter Anwendung der directen Frachtsätze von der ursprünglichen Aufgabs- bis zur neuen Bestimmungsstation zur Einführung.

Dieselben sind zur besseren Unterscheidung von den gleichnamigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern unter Auflassung von Abfertigungsgebühren mit dem Ordnungsbuchstaben A bezeichnet und enthalten die Bedingungen, unter welchen in verschiedenen Verkehren die bestehenden directen Tarife auch dann Anwendung finden, wenn Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten (einschliesslich Kleie) aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg in den darin näher bezeichneten Lagerhäusern in Lindau, München Ostbhf., München Südbhf., Rosenheim, Friedrichshafen, Ulm, Constanz, Mannheim, Ludwigshafen a. Rh., Frankfurt a. M., Mainz und Gustavsburg eingelagert und von da weiter gesandt werden.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Nachtrag IV.) Mit Wirksamkeit vom 1. April kam der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung eines Stationsnamens.
II. Aenderung und Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften.
III. Aenderung und Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
IV. Ergänzung der Kilometertafel II (Einbeziehung der Stationen Benkendorf und Holleben-Beuchlitz).
V. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife, und zwar
   1. Ausnahmetarif 1 B für Stammholz,
   2. „ 2 (Rohstofftarif),
   3. „ 5 a für Bausteine,
   4. „ 5 b für Steine des Specialtarifes III,
   5. „ 5 c für Kalksteine,
   6 „ 6 für Steinkohlen etc.,
   7. „ 11 für Dachschiefer,
   8. neuer Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke.
VI. Berichtigungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1018	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 der allgemeinen Güterclassification	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen

Von	Absdorf-Hippersdorf: Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Absdorf-Hippersdorf: oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Absdorf-Hippersdorf: oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Hadersdorf (L.B.): Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Hadersdorf (L.B.): oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Hadersdorf (L.B.): oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Krems: Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Krems: oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Krems: oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	bei Aufgabe von — Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern								
Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn									
Angern	49·5	36·5	32·0	63·5	46·5	39·0	68·5	49·5	41·0
Bedihošt	131·0	92·4	66·0	129·3	105·8	78·0	133·3	108·8	80·0
Bisenz-Pisek	91·5	65·7	49·0	105·5	79·0	61·0	109·5	82·0	63·0
Branowitz	88·5	63·6	49·0	102·5	77·0	61·0	106·5	80·0	63·0
Brodek	126·0	87·3	62·0	140·0	100·7	74·0	144·0	103·7	76·0
Brünn	95·5	72·5	53·0	95·5	82·5	60·0	99·5	85·5	62·0
Chirlitz-Turas	104·0	75·0	55·0	102·8	88·0	67·0	106·8	91·0	69·0
Chropin	125·0	86·7	62·0	130·3	99·8	74·0	134·3	102·8	76·0
Chybi	181·1	121·9	83·0	195·5	135·4	95·0	199·5	138·4	97·0
Dürnkrut	54·5	40·1	34·0	68·5	50·1	41·0	73·5	53·1	43·0
Freiheitau	165·9	112·2	77·0	180·0	125·6	89·0	184·0	128·6	91·0
Göding	81·5	58·9	45·0	95·5	72·2	57·0	99·5	75·2	59·0
Hohenau	62·0	45·3	36·0	76·0	55·3	43·0	81·0	58·3	45·0
Hullein	113·5	79·8	59·0	127·5	93·2	71·0	131·5	96·2	73·0
Kojetein	122·0	84·9	60·0	127·3	98·3	72·0	131·3	101·3	74·0
Kostel	76·5	55·5	42·0	90·5	68·8	54·0	94·5	71·8	56·0
Kremsier	117·5	82·2	59·0	131·5	95·6	71·0	135·5	98·6	73·0
Kwassitz-Tlumatschau	110·0	77·7	57·0	124·0	91·1	69·0	128·0	94·1	71·0
Leipnik	129·0	89·1	64·0	143·0	102·5	76·0	147·0	105·5	78·0
Lundenburg	71·0	51·6	40·0	85·0	64·9	52·0	89·0	67·9	54·0
Mähr.-Ostrau	161·6	109·5	75·0	175·6	122·9	87·0	179·6	125·9	89·0
Mödritz	96·0	70·1	51·0	102·3	83·4	63·0	106·3	86·4	65·0
Napagedl	104·0	74·1	55·0	118·0	87·5	67·0	122·0	90·5	69·0
Nezamislitz	125·0	88·5	62·0	123·3	101·6	74·0	127·3	104·6	76·0
Olmütz	132·3	91·2	64·0	139·3	104·6	76·0	143·3	107·6	78·0
Prerau	121·0	84·3	60·0	134·3	97·7	72·0	138·3	100·7	74·0
Radwanitz	129·0	89·1	64·0	143·0	102·5	76·0	147·0	105·5	78·0
Raigern	95·5	68·4	51·0	104·3	81·7	63·0	108·3	84·7	65·0
Rohatetz	85·0	61·3	47·0	99·0	74·6	59·0	103·0	77·6	61·0
Rohrbach i. M.	92·5	66·4	49·0	106·5	79·7	61·0	110·5	82·7	63·0
Saitz	80·5	58·2	45·0	94·5	71·5	57·0	98·5	74·5	59·0
Sokolnitz	106·0	77·1	57·0	106·3	90·5	69·0	110·3	93·5	71·0
Stauding	151·0	102·9	71·0	165·1	116·3	83·0	169·1	119·3	85·0
Sternberg	139·0	95·4	68·0	145·3	108·8	80·0	149·3	111·8	82·0
Troppau	172·6	116·4	80·0	186·7	129·8	92·0	190·7	132·8	94·0
Vschetul	116·5	81·6	59·0	130·5	95·0	71·0	134·5	98·0	73·0
Wischau	119·0	86·4	62·0	117·3	99·6	74·0	121·3	102·6	76·0
Wrbatek	136·0	95·1	68·0	134·3	108·5	80·0	138·3	111·5	82·0
Zborowitz	130·0	94·7	71·5	144·0	108·1	83·5	148·0	111·1	85·5
Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft									
Austerlitz	106·5	87·5	68·0	106·5	97·5	75·0	110·5	100·5	77·0
Brünn	95·5	72·5	53·0	95·5	82·5	60·0	99·5	85·5	62·0
Grussbach-Schönau	69·5	61·5	56·5	69·5	61·5	56·5	73·5	64·5	58·5
Kanitz-Eibenschitz	85·5	77·5	66·5	85·5	77·5	72·5	89·5	80·5	74·5
Kromau	81·5	73·5	66·5	81·5	73·5	68·5	85·5	76·5	70·5
Raitz	111·0	88·5	69·0	111·0	98·5	76·0	115·0	101·5	78·0
Segen-Gottes	99·5	88·5	69·0	99·5	91·5	76·0	103·5	94·5	78·0
Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)	101·0	72·9	55·5	115·0	86·3	67·5	119·0	89·3	69·5
Ungar.-Ostra	98·0	72·2	55·5	112·0	85·5	67·5	116·0	88·5	69·5

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
1019	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübenschnitte	Grussbach-Schönau	Brünn (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	19·7	13	6·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Střelitz				16·5	12	4·5			
					Tečic				23·2	13	10·2			
					Segengottes				23·2	13	10·2			
					Rapotitz				23·2	13·5	9·7			
					Kralitz				24·5	15	9·5			
					Namiešt				25·8	15	10·8			
					Studenetz				27·7	16	11·7			
					Wladislau				29·7	17·5	12·2			
					Trebitsch				31·3	18	13·3			
					Kralohof				32·7	19·5	13·2			
1020	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Maschinen und Maschinentheile	Oderberg transit	Zsolna transit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief; Auf- und Abladen durch die Partei auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif		15·4 incl. Oderberger Ueberfuhrsgebühr		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1898 vorzulegen sind	
1021	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cementkupfer	Beuthen O.S.E.	Wien K.F.N.B., Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B. und Floridsdorf K.F.N.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 giltigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Vom 15. Mai 1897 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandsgütertarif. Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	159 Pfennige		Im Kartirungswege		
1022	Bozen-Meraner Bahn		Sand und Schotter Bruchsteine	Steinbruchgeleise km 25·3	Meran (Abladerampe km 30·7·8)	In completen Zügen von mindestens 10 Wagen à 10 Tonnen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht keiner	fl. 2·20 | fl. 3·00 pro Wagen à 10 Tonnen		Im Kartirungswege		Wenn Züge zum Theil mit Bruchsteinen, zum Theil mit Sand und Schotter beladen sind, so werden die Gebühren nach den factisch verladenen Artikeln berechnet
1023	Südbahn-Gesellschaft		Lebensmittel und Getränke, sowie die davon herrührenden Emballagen, ferner Uebersiedlungseffecten in kleineren Partien	Während der Badesaison 1897 in Brennerbad, d. i. vom 1. Juni 1897 bis Ende September 1897, wird die Beförderung nebiger Artikel in kleineren Quantitäten ab Bozen-Gries und Trento nach Brennerbad und Brenner, sowie retour mit Personenzügen gegen Bezahlung der frachtgutmässigen Gebühren gestattet.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1024	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	In die Classe A, bezw. B gehörige, Nebenproducte der Petroleumraffinerie bildende schwere Mineralöle (Blau- und Grünöl, Mineral-Schmieröl, Theeröl, Braunkohlentheeröl etc.)	Budapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö	F i u m e	Zahlung der Fracht für mindesten 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen aus ungarischen Petroleumraffinerien stammen und nach dem Zollauslande bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, des Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, sowie der die Ausfuhr nach dem Zollauslande bestätigenden Connossements, welche spätestens bis Ende März 1898 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b) vorzulegen sind	
1025	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Rohzucker	Eszterháza-gyár	a) Triest b) Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Weiterbeförderung der Sendungen auf dem Seewege nach dem Auslande	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zu den Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifen	a) 212 } b) 204 } Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	a) 169 } b) 163 } Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	a) 43 } b) 41 } Heller	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege*)		
1026	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Position D 15 des Tarif-Theiles I	Bubenč	Puntigam	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen	182 Heller	148 Heller inclus. Mgb.	34 Heller	Im Kartirungswege		
1027	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Roheisen	Leoben S.B.	Peri transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach Pont S. Martin in Italien bestimmt sein und nach den Bestimmungen für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Abfertigung gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg 19·56	14·40	5·16	Kartirung		
				Hieflau					Besteht kein directer Frachtsatz	14·90	Variabel			

*) Im **Kartirungswege** bei Vorschreibung auf dem Frachtbriefe Triest-Freihafen oder Fiume-Freihafen, sonst im **Rückvergütungswege**, vorausgesetzt, dass die Sendungen binnen 12 Monaten, vom Tage des Eintreffens in Triest (S.B.), resp. Fiume, zum See-Exporte nach dem Auslande gelangen. Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabsstation bis Triest (S.B.), resp. Fiume nachweisenden Original-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest, resp. Fiume nach den ausländischen Bestimmungshäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, resp. des kgl. ungar. Hafenamtes in Fiume, welche Documente längstens sechs Monate nach der Weiterbeförderung ab Triest (S.B.), resp. Fiume in Vorlage gebracht werden müssen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1028	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohkupfer	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Öd und Waldegg	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	255 Pfennige	234 *) Pfennige	21 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					250 Pfennige	229 *) Pfennige	21 Pfennige			
				Dresden-Elbkai					302 Pfennige	281 Pfennige	21 Pfennige			
				sowie umgekehrt										
1029	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Palmkernöl, Palmöl	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B.	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige 194	166 *)	28	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg. Diese Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, die nachweislich nach Ungarn weiter expedirt wurden. Die nach Ungarn per Bahn zu expedirenden Sendungen sind mit directen Frachtbriefen aufzuliefern
					Wien-Quaibahnhof k.k.St.B.				194	166 *)	28			
					Korneuburg				180	152 *)	28			
					Wien transit				187	159 *)	28			
				Schönpriesen-Umschlag	Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B.				189	161 *)	28			
					Wien-Quaibahnhof k.k.St.B.				189	161 *)	28			
					Korneuburg				175	147 *)	28			
					Wien transit				182	154 *)	28			
				Dresden-Elbkai	Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B.				241	213	28			
					Wien-Quaibahnhof k.k.St.B.				241	213	28			
					Korneuburg				227	199	28			
					Wien transit				234	206	28			
1030	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Palmkernöl	Aussig St.E.G. und Schreckenstein Oe.N.W.B.	Wien K.F.N.B., St.E.G.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahnverband	115 kr.	99 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		
				Aussig Oe.N.W.B. und Schreckenstein Oe.N.W.B.	Wien Oe.N.W.B.									

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
10	Nr. 28 vom 9. März 1897	688	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B. Oe.N.W.B. K.k.St.B.	Zucker der Pos. 7—8 der allgemeinen Güterclassification	diversen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hadersdorf (L.B.) und Krems	16. Mai 1897	Neue Frachtsätze für die nebigen Transporte sind im gegenwärtigen Verordnungs-Blatte enthalten

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
45	Nr. 43 vom 13. April 1897	870	Kremsthalbahn		Holzstoff der Pos. 29 und 33	Klaus-Steyrling	Unter-Rohr	Der Text der Rubrik 6 der ursprünglichen Kundmachung wird abgeändert und hat zu lauten: „Auflieferung von mindestens 45 Waggons à 10 Tons". Der Text der Rubrik 7 der ursprünglichen Kundmachung hat zu lauten: „Vom 1. April bis Ende December 1897"	
46	Nr. 34 vom 23. März 1897	772	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Borysław Drohobycz	Örmező	In der Rubrik 10 ist der Frachtsatz von Borysław 140 auf 136 Heller, von Drohobycz 136 auf 130 Heller zu berichtigen	
47	Nr. 21 vom 20. Februar 1897	589	Bozen-Meraner Bahn		Holzsäulen über 12 m lang	Bozen-Gries	Stationen der Bozen-Meraner Bahn	Holzsäulen über 9 m lang	

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazin zu Neu-Sandec angesammelte **Altmaterialien** im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 4 mm Stärke, auch Blechabfälle	5.000
Altes Plattenblech über 4 mm Stärke, auch Kesselblech	10.000
Alter Eisendraht und Drahtgewebeabfälle	1.000
Altes Gusseisen, unverbrannt, darunter alte Bremsklötze und 60 Stück gusseiserne, brauchbare Consolen zu Glocken	70.827
Altes Gusseisen, verbrannt	6.000
Pauscheisen, unverbrannt	30.000
Alte Sideröhren, schmiedeiserne	20.000
Altes Zerreneisen	15.000
Schmiedeiserne und Stahldrehspäne, im Freien gelagert	60.000
Alter Stahl in grösseren Stücken (darunter Herzstücke, Leitstangen, Achsen)	4.200
Alter Blattfederstahl	1.000
Alter Volutfederstahl	4.000
Alte Stahltyres mit Nuthen	40 000
Gewöhnliches Bruchkupfer	2.566
Plattenkupfer (Feuerbox)	3.448
Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	140
Gewöhnliches Bruchmessing	700
7 Glockenguss	92·5
75 Stück brauchbare Signalglocken aus Glockenguss, mit Herzen, im Gewichte circa	1 075
Kupferspäne	1 200
Metallspäne von Rothguss	2.000
Altes Bruchzink (Zinkblech und Zinkblechabfälle)	205
Telegraphenzink	645
Kautschukwaarenabfälle mit Einlage	1.000
„ ohne „	200
Bruchglas, unsortirt	5.000
Maculaturpapier, unsortirt, darunter Telegraphenstreifen	3.500
Oelfässer . . . Stück	500
Packfässer . . . „	80
Alte Tuchdienstkleider (worunter 331 kg Tuch, 241 kg Pelz und 80 kg Lodenkleider) . . kg	652
Staubkohle, im Freien gelagert	475.900

Die diesbezüglichen auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Altmaterialien“ versehen bis zum **31. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau einzureichen.

Um 1 Uhr erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit der Offerte ist, jedoch gesondert, ein Vadium in der Höhe von fünf Percent der ganzen Kaufsumme bei der Casse der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, und zwar in Baarem oder in Wertheffecten, letztere 10 Percent unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten, und sind die Preise loco Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen. Die erstandenen Altmaterialien müssen von dem Ersteher binnen längstens acht Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme seines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Casse baar bezahlt werden, und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch vier Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben. Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem spätere wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachten Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formular-Wortlautes nicht enthalten werden, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 13. Mai 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k Staatsbahn-Direction Wien, und zwar:

300.000	kg	Petroleum,
18.000	„	Fluid,
4.000	„	Benzin für Motorenbetrieb,
50.000	„	Mineralöl für Maschinen, helles,
72.000	„	„ „ „ dunkles,
38.000	„	„ „ Wagen,
70.000	„	Vaselin,
4 500	„	Starrschmiere (feste Wagenschmiere),
560	„	Hartfett in Stangen und Blöcken,
4.500	„	Unschlitt und
3.500	„	Schmierseife,

ferner der Bedarf an den gleichnamigen Materialien der k. k. Staatsbahn-Directionen in Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau wird für die Zeit vom 1. Juli 1897 bis 30. Juni 1898 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Directionen eingesehen, behoben oder, gegen Einsendung des Porto, bezogen werden können.

Die Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien“ bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direction bis längstens **31. Mai l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1897/98 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am 1. Juni l. J, Vormittags 10 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Den k. k. Staatsbahn-Directionen steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibnng wird unter Einem auch Seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Directionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 11. Mai 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. **Wien, 15. Mai 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. April 1897, Z. 2196/III, betreffend die Gewährung von Zuschlagsfristen aus Anlass der Eröffnung des allgemeinen Verkehres auf der Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat für den Güterübergangsverkehr von der dem allgemeinen Verkehre eröffneten Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza auf die Localbahnstrecke Hatna—Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen und umgekehrt für Frachtgüter die Einrechnung einer Zuschlagsfrist von drei Tagen und für den Güterverkehr zwischen den Stationen und Ladestellen der genannten Schleppbahn, ebenfalls für Frachtgüter, die Einrechnung einer Zuschlagsfrist von zwei Tagen bewilligt.

Wien, am 12. April 1897.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. Mai 1897, Z. 6770/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers hat das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest mit Note vom 23. April 1897 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden und das Eigenthum des Staates bildenden Szeklerbahnen, deren 62·875 km lange Linie Sepsi-Szt.-György—Csik-Szereda am 5. April 1897 eröffnet worden ist, dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden sind, und damit den Wunsch verbunden, dass hierüber die übliche Mittheilung an die Vertragsstaaten gemacht werde.

Das genannte Centralamt hat mit Benachrichtigungsschreiben vom 29. April d. J. den am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens und mit dem Beifügen Kenntniss gegeben, dass, da die neue Eisenbahn dem Betriebsnetze einer bereits dem Uebereinkommen unterstellten Betriebsunternehmung angehört, ihr Eintritt in den internationalen Betriebsdienst vom Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen ist. Aus demselben Grunde findet auch eine Aenderung an der Liste der Eisenbahnen nicht statt.

Wien, am 6. Mai 1897.

Eisenbahnverkehr im Monate März 1897

und Vergleich der Einnahmen im ersten Quartal 1897 mit jenen der gleichen Periode 1896.

Im Monate März 1897 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Eisenbahnstrecken erfahren.

Im Monate März 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 11,639.345 Personen und 9,998.544 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 29,788.750 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 931 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11,277.074 Personen und 9,207.045 t Güter, 28,859.727 fl., oder per Kilometer 942 fl., daher resultirt für den Monat März 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·2 pCt.

Im ersten Quartale 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 31,238.011 Personen und 28,443.396 t Güter, gegen 29,648.444 Personen und 26,692.357 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 83,230.822 fl., im Jahre 1896 auf 81,617.289 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Periode des laufenden Jahres 31.982 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 30.622 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die vorerwähnte Betriebsperiode 1897 auf 2602 fl., gegen 2665 fl. im Vorjahre, das ist um 63 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 10.408 fl., gegen 10.660 fl. im Vorjahre, das ist um 252 fl., mithin um 2·4 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse der ersten drei Monate 1897 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1897 Gulden
A. Hauptbahnen.	
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	54.512
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	38.148
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.664
Leoben-Vordernberger Bahn	28.120
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	24.336
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	21.976
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.176
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.616
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.384
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	16.936
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.928
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.292
Böhmische Nordbahn	12.196
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.336
K. k. Staatsbahnen	10.968
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.036
Eisenbahn Wien-Aspang	7.020
B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	Gulden
Localbahn Swoleňowes-Smečna	19.168
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	17.784
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	15.608
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	14.688
Stauding-Stramberger Localbahn	11.896
Brünner Localeisenbahn-Gesells.: Dampftramwaystrecken in Brünn	11.076
Brünner Localeisenaahn-Gesellschaft: Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10.636
Bozen-Meraner Bahn	10.496
Kuttenberger Localbahn	9.900
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	8.588
Neutitscheiner Localbahn	8.420
Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.836
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.652
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	5.996
Localbahn Dolina-Wygoda	5.444
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	5.184
Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	4.796
Unterkrainer Bahnen	4.220
Steiermärkische Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.024
Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.988
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.752
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.384
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.116
Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.096
Kremsthal-Bahn	3.028
Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.016
Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	3.012
Bukowinaer Localbahnen	2.968
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2.936
Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.916
Localbahn Asch-Rossbach	2.828
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	2.432
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.372
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.352
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.352
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.320
Steyrthal-Bahn	2.236
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2.228
Localbahn Auspitz	2.132
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.112
Localbahn Wotic-Selčan	2.064
Mühlkreis-Bahn	2.064
Mährische Westbahn	2.048
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.988
Gailthal-Bahn	1.960
Valsugana-Bahn	1.956
Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.912
Localbahn Beneschau-Wlaschim	1.872
Böhmische Commercialbahnen	1.856
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	1.804
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	1.796
Welser Localbahn	1.788
Murthal-Bahn	1.752

	Gulden
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.740
Kolomeaer Localbahnen	1.716
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.700
Steiermärk. Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.620
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.612
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	1.604
Localbahn Zwittau-Polička	1.564
Localbahn Plan-Tachau	1.536
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.488
Friauler Localbahn	1.348
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.192
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.140
Ybbsthal-Bahn	1.124
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.008
Ostgalizische Localbahnen	1.004
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	900
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Hliboka-Sereth)	884
Localbahn Postelberg-Laun	748
Localbahn Čerčan-Modřan	656
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	596

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	Gulden
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.680
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.692
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9.940
Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.868
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.680
Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.636

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Gulden
Localbahn Petroszény-Lupény	10.208
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.440
Budapester Localbahnen	7.548
Gölnitzthal-Bahn	5.240
Poprádthal-Bahn	4.608
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.696
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.680
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	3.432
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.212
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	3.024
Ungthal-Bahn	2.928
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.844
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.796
Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.696
Háromszéker Localbahnen	2.604
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.540
Localbahn Kaschau-Torna	2.532
Számosthal-Bahn	2.504
Localbahn Budapest-Gran	2.448
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.436
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.424
Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.420
Torontáler Localbahnen	2.348
Székler Eisenbahn	2.276
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.228
Localbahn Terret-Kowászna	2.216
Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.164
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.140
Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nánás—B.-Szt. Mihály	2.100
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	2.020
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.964
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	1.924
Zagorianer Bahn	1.920
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.916
Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.900
Localbahn Ruma-Vrdnik	1.816
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	1.732
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.712
Löcsethal-Bahn	1.680
Slavonische Localbahn	1.660
Szilágysager Eisenbahn	1.648
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.632
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.632
Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka	1.584
Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.584
Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.584
Localbahn Körös-Belovár	1.580
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.572
Bihárer Vicinalbahnen	1.560
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.548
Localbahn Hermannstadt-Felek	1.540
Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.536
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.476
Békéser Comitatsbahnen	1.460
Zsitvathal-Bahn	1.452
Muranythal-Bahn	1,380
Neográder Comitatsbahn	1.352
Csetnekthal-Bahn	1.296
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.292
Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.284
Békes-Csanáder Localbahn	1.276
Localb. Debreczin — Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Tisza-Polgar	1.268
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.196
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.180
Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.152
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.088
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	1.068
Localbahn Garamberzencze-Léva	1.048
Matraer Vicinalbahnen	1.040
Localbahn Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	1.032
Felek-Fogáraser Localbahn	1.016
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	996
Localbahn Steinamanger-Rum	992
Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	956
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	936
Localbahn Pancsova-Petrovoszello	872
Localbahn Borossebes-Menyháza	848
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	832
Localbahn Temesvár-Buzias	816
Localbahn Kaposvár-Mocsolád	792
Localbahn Kaposvár-Fonyod	776
Localbahn Komárom-Dunaszerdahely	768
Localbahn Zsebely-Csakovár	720
Boldvathal-Bahn	712
Localbahn Karczag—Tisza-Füred	712
Localbahn Pápa-Csorna	680
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	640
Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh	632
Localbahn Warasdin-Golubovec	624
Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza	588
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	572
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	560
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	512
Ungarische Südostbahn	504

	Gulden
Fehereser und Tolnáer Comitatsbahnen	408
Taraczthal-Bahn	120

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Quartale 1897 ergibt sich gegen die gleiche Betriebsperiode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	28·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	12·4
K. k. Staatsbahnen	4·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·9
Eisenbahn Wien-Aspang	2·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·5

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	110·9
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	69·1
Friauler Bahn	36·4
Gailthal-Bahn	35·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	27·3
Welser Localbahn	23·4
Steyrthal-Bahn	23·1
Localbahn Strakonitz-Winterberg	21·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	19·7
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	17·5
Localbahn Göpfritz—Gr.-Sieghart s	16·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	16·9
Localbahn Asch-Rossbach	15·1
Stauding-Stramberger Localbahn	12·4
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz	11·7
Localbahn Gleisdorf-Weiz	11·5
Kolomeaer Localbahnen	11·1
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	11·1
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	10·4
Bozen-Meraner Bahn	8·1
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7·3
Unterkrainer Bahnen	7·0
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	6·4
Neutitscheiner Localbahn	6·3
Kremsthal-Bahn	5·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	4·3
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway in Brünn	3·5
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3·0
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2·9
Localbahn Wotic-Selčan	2·4
Bukowinaer Localbahnen	2·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	0·5

Die Localbahn Fürstenfeld-Hartberg weist keine Differenz der kilometrischen Einnahmen nach.

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	13·0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	7·9
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·4
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	0·9
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	0·3

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Borossebes-Menyháza	29·3
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	23·8
Localbahn Ruma-Vrdnik	22·4
Békés-Csánader Localbahn	19·9
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	18·2
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	17·4
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	16·9
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	16·1
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	14·1
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	13·6
Budapester Localbahnen	13·2
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	11·8
Matraer Vicinalbahnen	11·6
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	11·1
Localbahn Steinamanger-Rum	10·2
Localbahn Warasdin-Golubovec	9·9
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	9·6
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	9·2
Gölnitzthal-Bahn	8·8
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	8·6
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	8·6
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	8·5
Localbahn Zsebely-Csakovár	8·4
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	7·3
Bihárer Vicinalbahn	6·6
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	6·5
Localb. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	6·2
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	5·8
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	5·4
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	5·4
Localbahn Száthmár—Nagybánya	5·1
Localbahn Hermannstadt-Felek	4·9
Mezötur-Turkever Eisenbahn	4·7
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	3·1
Székler Eisenbahn	3·1
Torontaler Localbahnen	3·0
Poprádthal-Bahn	2·8
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2·3
Localbahn Eperjes-Bartfeld	2·3
Szilágysager Eisenbahn	1·7
Localbahn Kaschau-Torna	1·6
Löcsethal-Bahn	1·4
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·9
Localbahn Felek-Fogaras	0·8
Békéser Comitatsbahnen	0·6
Localbahn Körös-Belovár	0·5
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·3
Localbahn Terret-Kowaszna	0·2

Die Localbahn Budapest-Lajosmizse weist keine Differenz der kilometrischen Einnahmen nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Quartale 1897 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·4
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	0·9
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	2·5
Böhmische Nordbahn	3·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·8
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	9·7

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	1·0
Murthal-Bahn	2·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	3·8
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4·1
Mühlkreis-Bahn	5·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	6·3
Localbahn Swoleňowes-Smečna	6·4
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·4
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	6·7
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	6·8
Localbahn Auspitz	8·4
Localbahn Dolina-Wygoda	8·9
Böhmische Commercialbahnen	9·2
Kuttenberger Localbahn	11·1
Mährische Westbahn	12·5
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	13·0
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	13·1
Localbahn Beneschau-Wlaschim	15·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	15·5
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	16·4
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	17·5
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	23·2
Localbahn Postelberg-Laun	35·5
Localbahn Plan-Tachau	37·7
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	42·7
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	43·5

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	%
Mohács-Fünfkirchner Bahn	0·8

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Máros-Ludas—Bistritz	0·8
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	1·4
Localbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1·5
Haromszéker Localbahnen	1·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1·9
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2·4
Számosthal-Bahn	2·6
Taraczthal-Bahn	3·2
Holics-Gödinger Localbahn	4·7
Zagorianer Bahn	4·8
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	5·3
Ungthal-Bahn	5·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	5·5
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	5·5
Zsitvathal-Bahn	5·7
Slavonische Localbahn	5·9
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Tisza-Polgar	6·8
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	7·3
Localbahn Budapest-Gran	8·0
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	8·4
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	8·5
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	10·1
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	10·7
Localbahn Vinkovce-Brčka	12·9
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	13·6
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	14·3
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	14·6
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	18·6
Csetnekthal-Bahn	22·3
Muranythal-Bahn	24·5
Localbahn Petroszény-Lupény	28·3
Localbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz	31·8

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen zeigen per Monat März 1897, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Abnahme der Frequenz um 81.261 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 44.445.

Bei den westlichen Staatsbahnen allein ergibt sich eine Frequenz- und Einnahmenverminderung um 124.034 Personen und fl. 70.727, wogegen die Staatsbahnen in Galizien eine Zunahme der Frequenz und der Einnahme um 42.773 Personen und fl. 26.282 aufzuweisen haben.

Im Güterverkehre resultirt eine Steigerung der Frequenz und Einnahme um 293.867 t und fl. 498.896, wovon auf die westlichen Staatsbahnen 207.424 t und fl. 307.669, und auf die Staatsbahnen in Galizien 86.443 t und fl. 191.227 entfallen.

Der Frequenzausfall im Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen und die hiedurch hervorgerufene Mindereinnahme finden ihre Erklärung durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse, welche insbesondere den Sonn- und Feiertags-Personenverkehr nachtheilig beeinflussten, und weiters auch in dem Umstande, dass der März 1897 gegen den Vergleichsmonat um einen Sonn-, bezw. Feiertag weniger zählte.

Auf den Staatsbahnen in Galizien, bei welchen ein so stark entwickelter Naheverkehr wie auf den westlichen Staatsbahnen nicht besteht, zeigt sich eine mässige Zunahme der Frequenz und dementsprechend auch der Einnahme.

Im Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen ist die Zunahme in der Frequenz und Einnahme auf die Mehrbeförderung in den Artikeln Eis, Eisen- und Stahlschienen, Erze, Getreide, Holz, Kohle und Ziegel zurückzuführen.

Die im Verhältnisse zur Mehrfrequenz nur mässige Steigerung der Einnahmen erklärt sich durch die vorwiegende Mehrbeförderung von solchen Massengütern, welche zumeist auf kurze Strecken und mit geringen Frachtsätzen zur Verfrachtung gelangten.

(Fortsetzung auf Seite 1038.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1897	1896	Im Monate März 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	8.072	7.959	2,553.181	2,382.043	1,602.055	6,278.177	7,880.232	976	7,425.781	933	+ 4·6	8.050	7.959
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.511	6.318	657	3 117	3.774	252	3.213	214	+ 17·8	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.161	1.690	1.449	2.723	4.172	181	4.446	193	− 6·2	23	23
Bukowinaer Landesbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	...	1.400	459	441	644	1.085	57	...	...	...	19	...
Itzkany-Suczawa	5	...	1.784	469	264	813	1.077	215	...	...	...	5	...
Bukowinaer Localbahnen	176	176	16.186	42.518	6.487	54.993	61.480	349	47.854	272	+ 28·3	176	176
Čerčan-Modřan	16	...	1.297	805	163	732	895	56	...	...	...	13	...
Dolina-Wygoda	8	8	...	7.573	...	5.087	5.087	636	4.128	516	+ 23·5	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.511	2.664	1.878	4.262	6.140	307	6.244	312	− 1·6	20	20
Friauler Bahn	16	16	4.605	888	1.017	1.397	2.414	151	1.401	88	+ 71·6	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.154	1.803	1.704	2 465	4 169	107	4.262	109	− 1·8	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.231	2.024	1.296	3.370	4.666	151	3.726	120	+ 25·8	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.485	3.336	1.238	2.929	4.167	278	3.793	253	+ 9·8	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	8	1.959	766	455	937	1.392	174	1.291	161	+ 8·0	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	1.756	4.494	317	4 538	4 855	147	3.520	106	+ 38·7	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	14 343	7.438	8.110	10.928	19.038	214	16.825	189	− 13·2	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	3.717	1.998	1.074	1.785	2.859	130	1.211	55	+ 136·3	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	...	3.047	1.237	888	1.941	2.829	135	...	...	...	21	...
Mährische Westbahn	90	90	9.298	7.134	2.802	12 061	14 863	165	13.548	150	+ 10·0	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.983	4.221	247	1.505	1.752	350	2.145	429	− 18·4	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.596	3 888	3 690	9.071	12.761	168	12 745	168	0	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	1.647	313	303	404	707	51	796	57	− 10·5	14	14
Ostgalizische Localbahnen . . .	73	...	2.035	2.520	805	3.532	4.337	59	...	...	...	73	...
Plan-Tachau	13	13	3.086	965	728	1.190	1.918	148	3.875	298	− 50·3	13	13
Postelberg-Laun	11	11	585	836	73	538	611	56	822	75	− 25·3	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.545	4.686	238	3.347	3.585	211	2.814	166	+ 27·1	17	17
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	9	...	2.312	1.119	374	1.407	1.781	198	...	...	...	9	...
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	2.864	1.373	482	1.344	1.826	183	1.960	196	− 6·6	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	...	2.925	1.278	1.014	2.554	3 568	162	...	...	...	22	...
Strakonitz-Winterberg	32	32	8.824	4.329	2.930	6.903	9 833	307	8.046	251	+ 22·3	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	23 896	16.765	11.428	37 848	49.276	368	41.799	312	+ 17·9	134	134
Valsugana-Bahn	63	...	24.261	1.514	10.486	4.045	14.531	231	...	...	...	63	...
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.359	1.030	578	1.419	1.997	182	1.780	162	+ 12·3	11	11
Welser Localbahn	54	54	13.005	6.537	3.853	5.974	9.827	182	7 598	141	+ 29·1	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	7.552	15 414	2.293	6.996	9.289	546	10.256	603	− 9·5	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	8 425	1.522	1.786	2.628	4.414	158	4.229	151	+ 4·6	28	28
Wotic-Selčan	17	17	2.552	1.691	1.062	2.105	3 167	186	2.806	165	+ 12·7	17	17
Ybbsthalbahn	26	...	4.859	1.088	979	1.869	2.848	110	...	...	...	26	...
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.686	25.039	219	10 937	11.156	1 395	10.528	1.316	+ 6·0	8	8
Zwittau-Polička	19	...	2.576	1.008	817	2.069	2.886	152	...	...	...	19	...
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.966	5.122	455	4.201	4.656	194	7.261	303	− 36·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	712	5 679	97	2.760	2 857	571	2.653	531	+ 7·5	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	164 150	795.076	29.603	527 406	557.009	5.515	595.468	5.896	− 6·5	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	173.301	144.999	67.475	269.315	336.790	1.052	351.751	1.099	− 4·3	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	59.959	225.389	33.436	255.437	288.873	1.553	286.673	1.541	+ 0·7	186	186
Linie lit. B	236	236	98.634	331.534	41.545	429.577	471.122	1 996	448.622	1.901	+ 5·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	34.589	65 121	13.296	124 132	137.428	1 510	133.477	1.467	+ 2·9	91	91

Vom 1. Jänner bis Ende März 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate 1897 (Gulden)	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
6,975.736	6,702.243	4,543.973	17,532.199	22,076.172	2.742	4,593 419	16,370.041	20,963 460	2.634	+ 4·1	10.968	10.536	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
17.211	18.373	1 812	8.796	10.608	707	1.678	7.526	9.204	614	+ 15·1	2.828	2 456	Asch-Rossbach
8.091	3.910	3.837	6.934	10.771	468	3.637	9.100	12.737	554	— 15·5	1.872	2.216	Beneschau-Wlaschim
													Bukowinaer Landesb.:
4.317	1.542	1.326	2.866	4.192	221	....	......	......	....	....	884	...	Hliboka-Sereth
6.367	1.313	763	1.492	2.255	451	....	......	......	....	....	1.804	...	Itzkany-Suczawa
42.874	87.319	17.675	113.012	130 687	742	18.556	108.975	127.531	725	+ 2·3	2.968	2.900	Bukowinaer Localb.
2.896	1.905	554	1.579	2.133	164	....	......	......	....	....	656	...	Cerčan-Modřan
......	16.194	....	11.089	11.089	1.386	....	12.172	12.172	1.522	— 8·9	5.544	6.088	Dolina-Wygoda
14.387	7.395	4.856	12 058	16.914	846	4.566	11.860	16.426	821	+ 3·0	3.384	3 284	Fehring-Fürstenfeld
12.615	1.730	2.846	2.547	5.393	337	2.405	1.540	3.945	247	+ 36·4	1.348	988	Friauler Bahn
20.387	4.850	4.791	6.315	11.106	285	4.806	6.321	11.127	285	0	1.140	1.140	Fürstenfeld-Hartberg
11.017	7.403	3.351	11.849	15.200	490	3.371	7.812	11 183	361	+ 35·7	1.960	1.444	Gailthal-Bahn
14.586	7.627	3.382	7.553	10.935	729	3 300	6.505	9.805	654	+ 11 5	2.916	2.616	Gleisdorf-Weiz
5.617	1.867	1.396	2.425	3.821	478	799	2.471	3.270	409	+ 16·9	1.912	1.636	Göpfritz-Gr. Sieghart
5.456	13.141	907	13.243	14.150	429	597	12 152	12.749	386	+ 11·1	1.716	1.544	Kolomeaer Localbahnen
40.224	19.359	24 844	27.497	52.341	588	26.024	28 366	54.390	611	— 3·8	2.352	2.444	Lemberg-Bełzec
8.386	3.321	2.546	2.994	5.540	252	2.129	1.153	3.282	149	+ 69·1	1.008	596	Lemberg (Klep.)-Janów
11.144	5.440	3.152	9.621	12.773	60[illegible]	....	......	......	....	....	2.432	...	Mähr.-Budwitz-Jamn.
30.723	22.195	8 484	37.577	46.061	512	9.595	43 072	52.667	585	— 12 5	2.048	2.340	Mährische Westbahn
4.941	11.692	614	4.370	4 984	997	675	5.220	5.895	1.180	— 15 5	3.988	4.720	Mösel-Hüttenberg
27.964	10.330	9.659	23.607	33.266	438	9 510	24.791	34.301	451	— 2·9	1.752	1.804	Murthal-Bahn
5.514	969	990	1.090	2.080	149	1.025	1.693	2.718	194	— 23·2	596	776	Nakři-Netolitz—Netolitz
8.425	7.442	4.056	14.304	18.360	251	....	......	......	....	....	1.004	...	Ostgalizische Localb.
8.041	2.625	1.917	3.070	4.987	384	2.074	5 939	8.013	616	— 37·7	1.536	2.464	Plan-Tachau
1.964	3.186	265	1.789	2.054	187	582	2.603	3.185	290	— 35 5	748	1.160	Postelberg-Laun
4.675	19.314	688	12.469	13.157	774	686	5.558	6.244	367	+ 110·9	3.096	1.468	Potscherad-Wurzmes
8.187	3.449	1.336	4.002	5.338	593	....	......	......	....	....	2.372	...	Schlackenw.-Joachimst.
6.963	3.698	1.601	3.674	52.75	528	1.881	3.252	5.133	513	+ 2·9	2.112	2.052	Schwarzenau-Waidhofen
7.745	3 201	2.279	6.583	8.862	403	....	......	......	....	....	1.612	...	Schwarzenau-Zwettl
20.887	10.463	6.154	17.984	24.138	754	5.828	14.052	19.880	621	+ 21.4	3.016	2.484	Strakonitz-Winterberg
67.344	47.639	30.702	110.607	141.309	1.055	31.053	101.135	132.188	986	+ 7·0	4.220	3.944	Unterkrainer Bahnen
51.560	3.369	21.459	9.356	30.815	489	....	......	......	....	....	1.956	...	Valsugana Bahn
7.447	3.134	1.786	3.683	5.469	497	1.631	3.047	4.678	425	+ 16·9	1.988	1.700	Vöcklabruck-Kammer
38.406	13.261	11.399	12.761	24.160	447	11 590	7.939	19.529	362	+ 23·4	1.788	1.438	Welser Localbahnen
17.967	47.518	6.644	22.408	29.052	1.709	7.039	24.114	31.153	1.833	— 6·7	6.836	7.332	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
22.687	4.258	4.731	7 449	12 180	435	4 927	7.185	12.112	433	+ 0·5	1.740	1.732	Wodňan-Prachatitz
6.950	4.445	2.438	6.337	8.775	516	2 393	6.167	8.560	504	+ 2·4	2.064	2.016	Wotic-Selčan
12.197	3 804	2.533	4.766	7.299	281	....	......	......	....	....	1.124	...	Ybbsthalbahn
5.088	80.364	652	34.913	35 565	4.446	596	33.129	33.725	4.216	+ 5·5	17.784	16.864	Zeltweg-Fohnsdorf
5.765	2.506	1.816	4 611	6.427	391	....	......	......	....	....	1.564	...	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
5.781	15 672	1.389	11.989	13.378	557	1.633	22.014	23.647	985	— 43·5	2.228	3 940	Časlau-Zawratetz
2.099	18.009	277	8.038	8.315	1.663	277	8.125	8.402	1.680	— 1·0	6.652	6.720	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
449.833	2,167 048	88.765	1,287.684	1,376.449	13.628	90 148	1,274.334	1,364.482	13.510	+ 0·9	54.512	54.040	Aussig-Teplitzer Eisenb.
491.884	464.018	191.977	783.717	975.694	3.049	195.574	815.250	1,010.824	3.159	— 3·5	12 196	12.636	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
166.118	669.567	92.428	799.195	891.623	4.794	91.874	789.049	880.923	4.736	+ 1·2	19.176	18.944	Linie lit. A
257.700	979.596	107.555	1,328.363	1,435.918	6.084	111.688	1,270.230	1,381.918	5 856	+ 3 9	24.336	23.424	Linie lit. B
94.016	203.308	37.329	386.169	423.498	4.654	36.532	397.541	434.073	4.770	— 2·5	18.616	19.080	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1897	1896	Im Monate März 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	767.868	1,013.859	447.226	2,319.235	2,766.461	2.670	2,713 290	2.619	+ 2·0	1.036	1.036
Localbahnen	281	281	80.000	32 447	16.668	45.651	62.319	222	62.400	222	0	281	281
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	53.728	96.193	26.148	183.060	209.208	3.269	159.789	2 497	+ 30·9	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	8.735	61.959	1 866	32 930	34.796	2.320	32.594	2.173	+ 6·8	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	272.393	264.386	164.858	673.161	838.019	1.334	889.268	1.416	— 5·8	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	121.766	280.676	63.651	456.068	519.719	1.687	521.152	1.692	— 0.3	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	578.410	749.745	375.966	1,619.448	1,995.414	1 461	2,002.529	1.466	— 0·3	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	27.000	23.059	6.456	19.284	25.740	780	22.896	694	+ 12·4	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,152.908	408.278	925.915	2.248.188	3,174.103	2.098	3,144.292	2.078	+ 1·0	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	8.298	. . . .	1.265	. . . .	1.265	316	1 676	419	— 24·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	131.393	136.333	44.475	225.596	270.068	948	275.769	968	— 2·1	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	76.192	29.799	24.410	33.930	58.340	655	60 671	681	— 3·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	22.750	53 780	7.178	64 152	71.330	1.097	78.865	1.213	— 9·6	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.552	2.389	497	1.243	1.740	248	1.727	247	+ 0·4	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	25.080	21.729	6 856	24.098	30.954	160	33.456	173	— 7·5	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	26.467	7.213	19.314	15.166	34.480	1 112	32.509	1.049	+ 6·0	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	1.931	1.520	858	2 400	3.258	130	4.115	165	— 21·2	25	25
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2 606	1.455	948	2 454	3.402	136	3.560	142	— 4·2	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	18.500	13.294	6.070	16.439	22.509	321	17.846	255	+ 25·9	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.144	3.313	1.114	1.399	2.513	838	1.998	666	+ 25·8	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	10.488	966	7.886	2.171	10.057	419	8.932	372	+ 12·6	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	7.974	1.337	4.957	5.843	10.800	186	10.749	185	+ 0·5	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.222	5.836	1.532	3.992	5 524	691	5.162	645	+ 7·1	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2 496	1.524	702	1.667	2 369	158	4.505	300	— 47·3	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.612	936	840	1.143	1.983	79	1.912	76	+ 3·9	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	38.514	11.539	13 138	10.874	24.012	706	31.060	914	— 22·8	34	34
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	18	7.879	2.596	2 732	2.103	4 835	193	2 967	165	+ 17·0	25	14
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.384	3.104	3.698	3.650	7.348	110	6 244	93	+ 18·2	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.780	26.568	1 408	19.658	21.066	1.170	16.758	931	+ 25·7	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	10.861	4.843	3.450	5.980	9.430	196	7.912	165	+ 18·8	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	. . . .	533	2.192	105	1.372	1.477	211	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.706	20.574	158	14.327	14.485	1.449	15.710	1.571	— 7·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.048	9.724	1.716	11.470	13.186	338	15.005	385	— 12·2	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gonobitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.407	5.529	1 829	5.225	7.054	144	6.511	133	+ 8·3	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	2.163	. . . .	3.615	3.615	452	2.905	363	+ 24·5	8	8
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	61.345	5 297	5.845	3.351	9.196	920	9 436	944	— 2·5	10	10
M.-Ostrau—Witkowitz	7	7	65.356	2.071	5.429	1.064	6.493	927	5.856	836	+ 10·8	7	7
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	170.743	242	22.321	519	22 840	544	23.503	560	— 2·9	42	42
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	40.524	. . . .	5 050	. . . .	5 050	421	5.216	435	— 3·2	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	117.952	. . . .	9.120	. . . .	9 120	1.303	11.079	1.583	— 17·7	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	112 680	. . . .	8.930	. . . .	8.930	1.488	8.692	1.449	+ 2·7	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	7.595	4.159	1.085	3.200	4.285	306	4.676	334	— 8·4	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	47.783	9.830	5.238	4.456	9.694	538	15.233	846	— 36·4	18	18
Summe	16.932	16.532	7,441.113	7,468.173	4,111.495	16,202.991	20,314.486	1.200	19,759.772	1.195	+ 0·4	16.907	16.528

Vom 1. Jänner bis Ende März 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
2,117.283	2,971.508	1,299.600	6,901.435	8,201.035	7.916	1.290.596	6,945.696	8,236.292	7.950	— 0·4	31.664	31.800	Hauptbahnnetz
222.936	109.695	47.880	115.166	163.046	580	50.164	110.195	160.359	571	+ 1·6	2.320	2 284	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
145.490	299.452	66.420	543.947	610.367	9.537	59.662	415 034	474.696	7.417	+ 28 6	38.148	29.668	Oesterr. Strecke
25.020	185.900	5.504	99.947	105.451	7 030	4.786	88.992	93.778	6.252	+ 12·4	28.120	25 008	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn:
740.635	687.270	471.941	1,714.826	2,186.767	3.482	485.597	1,937.751	2,423.348	3.859	— 9·7	13.928	15.436	Garantirte Strecken
344.710	819.493	190.850	1,224.700	1,415.550	4.596	193.280	1,277.285	1,470.565	4.775	— 3·8	18.384	19.100	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
1,697.682	2,166.526	1,101.434	4,681.659	5,783.093	4.234	1,170.743	4,667.227	5,837.970	4.274	— 0·9	16.936	17.096	Oesterr. Linien
74.551	66.195	18.889	55.670	74.559	2.259	20.510	56.959	77.469	2.348	— 3·8	9.036	9.392	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
2,808.317	1,173.778	2,137.853	6,174.786	8,312.639	5.494	2,119.537	6,155.697	8,275.234	5.469	+ 0·5	21.976	21.876	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
19.926	. . . . .	3.013	. . . . .	3.013	753	3.139	. . . . .	3.139	785	— 4·1	3.012	3.140	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
355.954	409.100	135.588	672.217	807.805	2 834	142 200	682.476	824.676	2.894	— 2·1	11.336	11.576	Südnordd. Verbindgsb.
198.187	82.871	59.596	96.672	156.268	1.755	61.375	91.584	152.959	1.718	+ 2·1	7.020	6.872	Wien-Aspang Bahn
64.749	150.410	20.605	179.167	199.772	3.073	20.319	195.930	216.249	3.327	— 7·6	12.292	13.308	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
13.166	4.053	1.436	2.296	3.732	533	1.476	2.600	4.076	582	— 8·4	2.132	2.328	Auspitzer Localbahn
70.730	61.630	19 259	70.300	89.559	464	17.854	80.683	98.537	511	— 9·2	1.856	2.044	Böhm. Commercialb.
63.647	18.262	42.818	38.531	81.349	2.624	40.858	34.408	75.266	2.428	+ 8·1	10.496	9.712	Bozen-Meraner Bahn
5.350	4.130	2.436	6.869	9.305	372	2.308	8 827	11 135	445	— 16·4	1.488	1.780	Deutschbrod-Humpoletz
7 021	5 082	2.472	8.143	10.615	425	2.340	9.072	11.412	456	— 6·8	1.700	1.824	Gr.-Priesen-W.-Auscha
49 416	30.176	15.959	37.020	52.979	757	15.928	34 131	50.059	715	+ 5·9	3.028	2.860	Kremsthal-Bahn
27 448	10.520	2.983	4.441	7.424	2.475	2.235	6.120	8.355	2.785	— 11·1	9.900	11.140	Kuttenberger Localb.
23.637	2.624	16.698	5.816	22.514	938	14.904	6.083	20 987	874	+ 7 3	3.752	3.496	Mori-Arco-Riva a. G.
22.182	3.649	13.664	16.290	29.954	516	14.355	17.252	31.607	545	— 5·3	2.064	2.180	Mühlkreis-Bahn
24.856	16.572	4 535	12.305	16.840	2.105	4.393	11.453	15.846	1.981	+ 6·3	8.420	7.924	Neutitscheiner Localb.
6.751	4.071	1.989	4.743	6.732	449	2.023	9.723	11.746	783	— 42 7	1.796	3.132	Reichenau a/K.-Solnitz
7.684	2.359	2.426	3.190	5.616	225	2.285	2.425	4.710	188	+ 19·7	900	752	Radkersburg-Luttenbg.
108.724	36.634	37.331	35.659	72.990	2.147	40.206	43.770	83.976	2.470	— 13·1	8.588	9.880	Reichenberg-Gablonz-T.
20.452	8.141	6.883	7.829	14.712	588	3.536	2.931	6.467	462	+ 27·3	2.352	1.848	Salzburg-Lamprechtsh.
22 200	7.536	9.686	10 273	19.959	298	10 291	8.471	18.762	280	+ 6·4	1.192	1.120	Salzkammergut-Localb.
20.432	73.355	4.183	49.348	53.531	2.974	3.917	43.724	47.641	2.647	+ 12·4	11.896	10.588	Stauding-Stramberger
30.272	14.846	9.680	17.180	26.860	559	8.267	13.496	21.763	454	+ 23·1	2.236	1.816	Steyrthal-Bahn
1.452	3.762	287	2.523	2.810	401	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.604	. . .	Stramberg-Wernsdorf
5.016	68.347	465	47.453	47.918	4.792	463	50.737	51.200	5.120	— 6·4	19.168	20.480	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
14.694	28.785	4.976	34.262	39.238	1.006	5.278	39.819	45.097	1.156	— 13 0	4.024	4.624	Cilli-Wöllan
21.553	15.790	5.118	14.741	19.859	405	4.849	13.114	17.963	367	+ 10·4	1.620	1.468	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
. . . . .	3.718	. . . .	6.234	6.234	779	. . . .	5.304	5.304	663	+ 17·5	3.116	2.652	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
170.858	18.081	16.363	11.328	27.691	2.769	16 336	10.422	26.758	2.676	+ 3·5	11.076	10.704	Brünner Localeisenb.-G.
193.909	5.024	15.873	2.741	18.614	2.659	15.087	1.577	16.664	2.380	+ 11·7	10.636	9.520	M.-Ostrau-Witkowitz
480.007	974	61.306	1.649	62.955	1.499	58.448	1.887	60.335	1.437	+ 4·3	5.996	5.748	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
107.629	. . . . .	14.384	. . . . .	14.384	1.199	13.974	. . . . .	13.974	1.164	+ 3·0	4.796	4.656	Innsbruck-Hall i. T.
337.710	. . . . .	25.703	. . . . .	25.703	3.672	27.464	. . . . .	27.464	3.923	— 6·4	14.688	15.692	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
300.033	. . . . .	23.413	. . . . .	23.413	3 902	21.077	. . . . .	21.077	3.513	+ 11·1	15.608	14.052	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
21.094	9.610	2.965	7.313	10.278	734	2.381	8.581	10.962	783	— 6·3	2.936	3 132	Salzburger Eisenb. u. Tr.
135.257	20.538	14.508	8.825	23.333	1.296	15.207	12.082	28.289	1.571	— 17·5	5.184	6 284	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
20,168.802	21,331.479	11,202.906	45,654.128	56,857.034	3.363	11,273.746	44,555.951	55,829.697	3.378	— 0·4	13.452	13.512	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1897 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1896 (Kilometer)	Im Monate März 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate März 1897 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate März 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	1897: für Güter (Gulden)	1897: im Ganzen (Gulden)	1897: pro Kilom. (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März 1897 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März 1896 (Kilometer)
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.558·6	7.558·6	2,716.000	1,614.000	1,593.700	5,635.400	7,229.100	956	7,008.650	927	+ 3·1	7558·6	7558·6
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68·1	68·1	12.400	20.100	5.800	32 200	38.000	558	38.422	564	— 1·1	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	20.000	4.000	10.000	8.000	18.000	166	17.418	160	+ 3·8	108·6	108·6
Bája-Zombor-Neusatz	145	145	23.000	4.000	11.500	8.000	19.500	134	19.178	132	+ 1·5	145	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	5.000	2.100	2.200	3.000	5.200	88	4.925	83	+ 6·0	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	8.000	2.300	4.000	4.500	8 500	103	6.294	76	+ 35 5	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	4.800	1.600	2.400	3.200	5.600	114	6.037	123	— 7·3	49·1	49·1
Bihárer Vicinalbahnen	131·9	131·9	21.000	4.200	10 500	8.500	19.000	144	17.614	134	+ 7·5	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	4.000	800	2.000	1.600	3.600	62	. . . .	. . .	. . .	57·8	. . .
Budapest-Gran Localbahn	62·1	57	14.000	5.500	7.000	11.000	18.000	290	13.542	238	+ 21·9	62 1	57
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	6.200	3.500	3.100	4.000	7.100	112	7.110	112	. . .	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.200	1.200	400	2.400	2.800	118	3.515	148	— 20·3	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	14.000	3.600	7.000	7.200	14.200	104	14.799	109	— 4·6	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	9.600	2.700	4.800	5.500	10.300	181	8.906	157	+ 15·3	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	39·3	39·3	4.200	600	2 100	1.200	3.300	84	3.064	78	+ 7·7	39·3	39·3
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	132·5	. . .	5.000	1.500	2.500	3.000	5.500	42	. . . .	. . .	. . .	132 5	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.800	1.200	2.400	2.500	4.900	94	4.790	92	+ 2 2	51·9	51·9
Garamberzencze-Léva-Localb.	66·1	. . .	4.800	1.800	2.400	3.600	6.000	91	. . . .	. . .	. . .	66·1	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50·2	50·2	6.200	4.700	3.100	9.500	12.600	251	11.497	229	+ 9·6	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	24.000	6.000	12.000	12.000	24.000	341	21.756	309	+ 10·4	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	11.000	4.500	5.500	9.000	14.500	124	14.859	127	— 2·4	116·7	116·7
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42·1	37·4	3.400	1.700	1.700	3.500	5.200	124	5.025	134	— 7·5	42·1	37·4
Háromszéker Localbahnen	118·3	118·3	24.000	8.000	12.000	16.000	28.000	237	30.336	256	— 7·4	118·3	118·3
Hegyes-Feketehegy-Palanka	55·6	. . .	5.400	1.700	2.700	3.300	6.000	108	. . . .	. . .	. . .	55·6	. . .
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	4.600	1.100	2 300	2.200	4.500	140	4.187	130	+ 7·7	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod	11·9	11·9	1.300	200	400	200	600	50	649	55	— 9 1	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	2.000	600	500	600	1.100	88	1.117	89	— 1·1	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	1.800	400	900	700	1.600	61	1.323	51	+ 19·6	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54	. . .	3.400	1.400	1.700	2.400	4.100	76	. . . .	. . .	. . .	54	. . .
Karczag-Tiszafüred	44·4	. . .	3.600	500	1.800	1.000	2.800	63	. . . .	. . .	. . .	44·4	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	7.600	4.800	3.800	9.600	13.400	227	13.268	225	+ 0·9	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	41·9	41·9	3.600	300	1.800	600	2.400	57	2.890	69	— 17·4	41·9	41·9
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb.	30·4	. . .	2.200	300	1.100	500	1.600	53	. . . .	. . .	. . .	30·4	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.000	2.500	2 000	5.000	7.000	154	5.482	120	+ 28·3	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn	32·4	32·4	4.000	1.600	2.000	3.200	5.200	160	5.044	156	+ 2·6	32·4	32·4
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	. . .	4.000	500	2.000	1.000	3.000	56	. . . .	. . .	. . .	53·2	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	3.000	1.300	1.500	2.500	4.000	180	5.131	231	— 22·1	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	4.400	1.100	2.200	2.200	4.400	40	4.721	43	— 7·0	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	5.000	2.000	2.500	4.000	6.500	201	6.291	194	+ 3·6	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	10.000	3.000	5.000	6.000	11.000	83	10.241	77	+ 7·8	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	15·3	15·3	1.600	400	800	800	1.600	105	1.481	97	+ 8·2	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.800	2.000	1.400	4.000	5.400	132	7.238	177	— 25·5	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	. . .	2.400	500	1.200	900	2.100	74	. . . .	. . .	. . .	28·4	. . .
Neógráder Comitatsbahnen	112·4	. . .	14.000	3.000	7.000	6.000	13.000	116	. . . .	. . .	. . .	112·4	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	7.200	2.500	3.600	5.000	8.600	151	7.695	135	+ 11·9	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	. . .	2.200	500	1.100	1.000	2.100	58	. . . .	. . .	. . .	36·4	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb.	32·6	. . .	3.200	200	1.600	400	2.000	61	. . . .	. . .	. . .	32·6	. . .
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	2.000	5.500	1.000	11.000	12.000	663	24.204	1.337	— 50·4	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44·1	44·1	11.500	1.100	3.900	2.200	6.100	138	7.078	160	— 13·8	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	4.600	4.500	2.300	9.000	11.300	327	12.374	357	— 8·4	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár	203·1	129·5	11.000	2.300	5.500	4.500	10.000	49	6.318	49	0	203·1	129·5
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	1.800	100	2.000	2.100	121	1.494	86	+ 40 7	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.000	6.100	6.000	12.200	18.200	150	18.032	149	+ 0·7	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47·1	47·1	4.600	2.000	2.300	2.500	4.800	102	3.841	82	+ 24·4	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	12.000	3.000	6.000	6.000	12.000	229	13.098	250	— 8·4	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	4.200	200	1.400	400	1.800	86	1.656	79	+ 8·9	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60·4	60·4	9.000	3.200	4.500	6.500	11.000	182	10.771	178	+ 2·2	60·4	60·4
Szekler Bahn	35·3	35·3	5.600	3.000	2.800	6.000	8.800	249	8.494	241	+ 3·3	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	93·2	9.000	3.800	3.900	7.500	11.400	122	9.802	105	+ 16·2	93·2	93·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	7.200	600	3.600	1.200	4.800	139	4.794	139	. . .	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.000	4.300	5.000	8.500	13.500	125	13.628	126	— 0·8	107·8	107·8

Vom 1. Jänner bis Ende März 1897 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1897				1896				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1897	1896	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
7,044.000	4,573.400	4,139.769	16,064.031	20,203.800	2.673	4,221.576	15,796.899	20,018.475	2.648	+ 0·9	10.692	10.592	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
36.600	60.100	16.700	96.300	113.000	1.659	14.744	97.911	112.655	1.654	+ 0·3	6.636	6.616	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
58.000	11.600	29.000	23.000	52.000	479	29.483	21.065	50.548	465	+ 3·1	1.916	1.860	Bács-Bodrogher Com. B.
68.000	9.800	34.000	19.500	53.500	369	30.544	18.370	48.914	337	+ 9·2	1.476	1.348	Baja-Zombor-Neusatz
14.200	5.500	6.100	7.800	13.900	234	6.555	6.637	13.192	222	+ 5·4	936	888	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
25.800	6.800	12.900	13.500	26.400	319	10.632	11.349	21.981	266	+ 19·9	1.276	1.064	Békés-Csanáder Bahn
12.800	5.800	6.400	11.500	17.900	365	5.914	11.932	17.846	363	+ 0·6	1.460	1.452	Békéser Comitatsbahnen
55.600	11.900	27.800	23.700	51.500	390	27.012	21.253	48.265	366	+ 6·6	1.560	1.464	Biharer Vicinalbahn
11.000	2.400	5.500	4.800	10.300	178	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	712	. . .	Boldvathalbahn
32.000	11.000	16.000	22.000	38.000	612	13.048	24.828	37.876	665	— 8·0	2.448	2.660	Budapest-Gran Localb.
17.600	9.700	8.800	11.600	20.400	323	10.291	10.094	20.385	323	0	1.292	1.292	Budapest-Lájosmizse
3.600	3.300	1.200	6.500	7.700	324	1.312	8.622	9.934	417	— 22.3	1.296	1.668	Csetnekthal-Bahn
39.800	11.900	19.400	23.800	43.200	317	19.352	26.982	46.334	340	— 6·8	1.268	1.360	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
25.600	8.500	12.800	17.000	29.800	525	12.160	13.368	25.528	449	+ 16·9	2.100	1.796	Debreczin-Hajdu-Nánás
13.000	1.700	6.500	3.300	9.800	249	6.261	2.853	9.114	232	+ 7·3	996	928	Debreczin—Nagy-Léta
12.000	3.800	6.000	7.500	13.500	102	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	408	. . .	Fehereser und Tolnaer
13.600	3.200	6.800	6.400	13.200	254	6.651	6.420	13.071	252	+ 0·8	1.016	1.008	Felek-Fogaraser Bahn
13.800	5.200	6.900	10.400	17.300	262	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.048	. . .	Garamberzencze-Léva
16.000	13.500	8.000	27.100	35.100	699	8.262	23.760	32.022	638	+ 9·6	2.796	2.552	Gran—Almás-Füzitö
69.600	15.000	34.800	30.000	64.800	920	34.281	34.184	68.465	973	— 5·5	3.680	3.892	G. Kikinda-G. Becskerek
29.400	15.000	15.100	30.000	45.100	387	15.383	30.431	45.814	393	— 1·5	1.548	1.572	Grosswardein-B.-Vaskoh
10.000	4.200	5.000	8.500	13.500	321	5.325	7.346	12.671	339	— 5·3	1.284	1.356	Gyula-Feherv.-Zalathna
69.000	21.300	34.500	42.500	77.000	651	33.431	45.020	78.451	663	+ 1·8	2.604	2.652	Háromszéker Localb.
14.600	7.400	7.300	14.700	22.000	396	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.584	. . .	Hegyes-Fek.-Palanka
11.800	3.300	5.900	6.500	12.400	385	6.376	5.436	11.812	367	+ 4·9	1.540	1.468	Hermannst.-Felek. Lb.
4.200	400	1.300	400	1.700	143	1.273	460	1.733	146	— 1·4	572	584	Hermannst.-N. Disznod
4.800	1.400	1.200	1.400	2.600	258	1.298	1.613	2.911	233	— 10·7	832	932	Hidegkut-Gyönk-Tamási
5.000	1.400	2.500	2.700	5.200	198	2.164	2.026	4.190	160	+ 23·8	792	640	Kaposvár-Mocsolad
9.400	3.500	4.700	5.800	10.500	194	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	776	. . .	Kaposvár-Fonyod
10.000	1.500	5.000	2.900	7.900	178	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	712	. . .	Karczag-Tiszafüred
20.800	13.600	10.400	27.000	37.400	633	10.852	25.942	36.794	623	+ 1·6	2.532	2.492	Kaschau-Torna
10.200	800	5.100	1.600	6.700	160	5.736	1.708	7.444	178	— 10·1	640	712	Kecskem.-Füllöpszállás
6.400	800	3.200	1.600	4.800	158	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	632	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
11.600	8.600	5.800	17.200	23.000	505	5.059	14.486	19.545	430	+ 17·4	2.020	1.720	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
11.600	3.500	5.800	7.000	12.800	395	6.993	5.745	12.738	393	+ 0·5	1.580	1.572	Körös-Belovár Localb.
9.600	2.700	4.800	5.400	10.200	192	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	768	. . .	Komorn-Dunaszerdah.
8.200	3.500	4.100	6.800	10.900	491	3.383	10.005	13.388	603	— 18·6	1.964	2.412	Kun-Szt. Márton-Szentes
12.000	4.100	6.000	8.100	14.100	128	6.182	8.053	14.235	129	— 0·8	512	516	Máros-Ludás—Bistritz
14.400	5.400	7.200	10.800	18.000	557	7.599	10.232	17.831	552	+ 0·9	2.228	2.208	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
26.200	10.700	13.100	21.400	34.500	260	12.193	18.762	30.955	233	+ 11·6	1.040	932	Matraer Vicinalbahnen
4.400	1.100	2.200	2.200	4.400	288	1.998	2.206	4.204	275	+ 4·7	1.152	1.100	Mezötur-Turkever E.
7.400	5.200	3.700	10.400	14.100	345	3.751	14.925	18.676	457	— 24·5	1.380	1.428	Muránythalbahn
7.200	1.700	3.600	3.200	6.800	239	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	956	. . .	Nagy-Belicz—Privigye
39.600	9.100	19.800	18.200	38.000	338	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.352	. . .	Neógráder Comitatsb.
19.600	7.400	9.800	14.600	24.400	428	9.425	15.453	24.878	436	— 1·9	1.712	1.744	Nyiregyháza-M.-Szalka
6.400	1.500	3.200	3.000	6.200	170	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	680	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
9.200	1.300	4.600	2.500	7.100	218	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	872	. . .	Pancsova-Petrovoszello
5.400	21.800	2.700	43.500	46.200	2.552	2.769	61.647	64.416	3.558	— 28·3	10.208	14.232	Petroszény-Lupény
35.500	3.800	11.500	7.600	19.100	433	11.679	9.198	20.877	473	— 8·5	1.732	1.892	Pressburg-Dunaszerdah.
13.200	11.600	6.600	23.100	29.700	858	9.613	24.743	34.356	993	— 13·6	3.432	3.972	P. Tenyö-K. Szt. Márton
28.000	7.300	14.000	14.500	28.500	140	8.874	7.393	16.267	126	+ 11·1	560	504	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
1.500	6.300	500	7.400	7.900	454	595	5.856	6.451	371	+ 22·4	1.816	1.484	Ruma-Vrdnik
33.200	16.800	16.600	33.600	50.200	415	17.396	36.026	53.422	441	— 5·9	1.660	1.764	Slavonische Localbahn
6.700	6.000	6.300	7.600	13.900	295	6.920	5.899	12.819	272	+ 8·5	1.180	1.088	Somogy-Szobb-Barcs
30.000	9.200	15.000	18.300	33.300	635	15.293	17.925	33.218	634	+ 0·3	2.540	2.536	Steinamanger-Pinkafeld
10.600	700	4.000	1.200	5.200	248	3.838	884	4.722	225	+ 10·2	992	900	Steinamanger-Rum
25.600	10.000	12.800	19.900	32.700	541	10.081	21.044	31.125	515	+ 5·1	2.164	2.060	Száthmar-Nagybánya
15.200	6.300	7.600	12.500	20.100	569	7.412	12.063	19.475	552	+ 3·1	2.276	2.208	Székler Bahn
25.000	13.100	10.900	26.000	36.900	396	9.816	22.451	32.267	347	+ 14·1	1.584	1.388	Szt. Lörincz—Slatina
21.000	1.600	10.500	3.100	13.600	393	10.087	2.797	12.884	369	+ 6·5	1.572	1.476	Szentes-H.-M.-Vasárhely
29.400	14.900	14.700	29.700	44.400	412	14.096	29.519	43.615	405	+ 1·7	1.648	1.620	Szilágyságer Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1897	1896	Im Monate März 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis Ende März 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	100	300	9	357	11	— 9·9	32·9	32·9
Temesvár—Buziás	35·8	. . .	3 200	500	1.600	1.000	2.600	73	. . . .	. . .	. . .	35·8	. . .
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	8.000	1.500	4.000	3.000	7.000	111	6.521	104	+ 6·7	62·9	62·9
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	47·6	. . .	2 800	500	1.400	900	2.300	48	. . . .	. . .	. . .	47·6	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	3.600	1.000	1.800	2.000	3.800	120	3.351	106	+ 13·2	31·6	31·6
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	2.000	400	1.000	700	1.700	38	. . . .	. . .	. . .	45·3	. . .
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	9.000	2.100	4.500	4.200	8.700	103	8.530	101	+ 2·0	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.000	5.000	3.000	10.000	13.000	245	19.526	368	— 33·4	53·1	53·1
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2 000	600	1.000	1.100	2.100	58	2.096	57	+ 1·8	36·5	36·5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	46.000	20.000	23.000	40.000	63.000	185	62.720	184	+ 0·5	340·2	340·2
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	19.000	7.100	9.500	14.300	23.800	185	24.454	190	— 2·6	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	43·1	26·3	2.000	1.500	1.000	3.000	4.000	93	3.886	148	— 37·2	43·1	26·3
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·3	48·3	4.000	600	2.000	1 200	3.200	66	2.796	58	+ 13·8	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	4.200	1.500	1.700	3.000	4.700	105	5.109	115	— 8·7	44·6	44·6
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau - Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	377·9	377·9	119 589	214.106	59.452	372.008	431.460	1.142	358.184	948	+ 20·5	377·9	377·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.637	39.019	2.315	51.366	53.681	794	52.359	775	+ 2·5	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	55.231	34.637	17.009	47.902	64.911	542	59.072	493	+ 9·9	119·8	119·8
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	218.772	203 077	126.376	506.640	633.016	899	626 983	890	+ 1·0	704·1	704·1
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361	81.854	67.880	35.260	89.660	124.920	320	130.000	360	— 11·1	389·9	361
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	58·4	38·3	2.607	12.999	1.192	17.624	18.816	322	9.074	234	+ 37·6	58·4	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	545	2 569	170	1.890	2.060	98	810	39	+ 151·3	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	4.273	16.769	3.441	24.909	28.350	230	27.706	224	+ 2·7	123·2	123·2
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	214 266	24.863	28.873	4.500	33.373	727	30.144	657	+ 10·7	45·9	45·9
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	78.097	9	6.831	17	6.848	856	6.561	820	+ 4·4	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn) *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	5.498	2.262	3 364	4 398	7.762	173	6.869	153	+ 13·1	44·9	44·9
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.286	13.854	766	13.498	14.264	432	16.079	487	— 11·3	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	8·317	1.135	2.022	1.784	3.806	219	3.772	217	+ 0·9	17·4	17·4
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	13.285	6.110	2.606	1.201	3.807	139	3.626	133	+ 4·5	27·3	27·3
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.659	1.115	196	652	848	249	643	189	+ 31·7	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.465	3.748	376	1.029	1.405	163	1.708	199	— 18·1	8·6	8·6
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	2.795	1.515	928	1 771	2.699	281	3.254	339	— 17·1	9·6	9·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.246	1.080	871	863	1.734	137	1.775	140	— 2·1	12·7	12·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58	58	7.416	10.607	1.328	13 902	15 230	263	13.831	238	+ 10·5	58	58
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	4.299	7.658	1.802	12 511	14.313	169	15.394	183	— 7·7	84·6	84·6
N.-Lomn.—Tatra-Lomn. (elekt.) *)	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Poprádthal-Bahn	14	14	5.967	6.404	1.535	4.339	5.874	420	5.652	404	+ 4·0	14	14
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	30.445	15 286	18.014	31.986	50.000	221	49.584	219	+ 0·9	226·4	226·4
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	1.664	2.318	355	1.058	1.413	128	1.709	155	— 17·4	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.208	931	439	650	1.089	117	806	87	+ 34·5	9·3	9·3
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	20	3.600	3	1.050	1.053	185	1.052	185	0	5·7	5·7
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	51.351	13.670	20.580	33.632	54.212	253	51.876	242	+ 4·5	214·7	214·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.240	7.350	2.439	9.981	12.420	290	12.007	280	+ 3·6	42·9	42·9
Summe	15.075	14.094	4,198.232	2,530.371	2,201.543	7,272.721	9,474.264	628	9,099.955	645	— 2·6	15.075	14.094
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.932	16.532	7,441.113	7,468.173	4,111.495	16,202.991	20,314.486	1.200	19,759.772	1.195	+ 0·4	16.907	16.528
Summe der ungar. Eisenbahnen	15.075	14.094	4,198.232	2,530.371	2,201.543	7,272.721	9,474.264	628	9,099.955	645	— 2·6	15.075	14.094
Hauptsumme	32.007	30.626	11,639.345	9,998.544	6,313.038	23,475.712	29,788.750	931	28,859.727	942	— 1·2	31.982	30.622

Oesterreichische

Achenseebahn*	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	1 864	. . .	723	. . .	723	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

*) Der Betrieb bleibt bis zum Eintritte der günstigeren Jahreszeit eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende März 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	1897: für Güter (Gulden)	1897: im Ganzen (Gulden)	1897: per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate: 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
1.700	300	700	300	1.000	30	677	346	1.023	31	+ 3·2	120	124	Taraczthal-Bahn
7.600	1.800	3.800	3.500	7.300	204	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	816	. . .	Temesvár-Buzias
23.600	3.500	11.800	7.000	18.800	299	9.761	6.152	15.913	253	+ 18·2	1.196	1.012	Temesvár-N. Szt. Miklos
8.200	1.500	4.100	2.900	7.000	147	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	588	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
9.800	4.000	4.900	8.000	12.900	408	4.799	6.721	11.520	365	+ 11·8	1.632	1.460	Ujszász-Jaszapáther E.
6.000	1.400	3.000	2.700	5.700	126	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	504	. . .	Ungarische Südostbahn
26.600	4.900	13.300	9.700	23.000	272	12.038	9.762	21.800	258	+ 5·4	1.088	1.032	Versecz—Kubin-Dunap.
17.200	13.600	8.600	27.200	35.800	674	8.733	32.396	41.129	774	— 12·9	2.696	3.096	Vinkovce-Brčka
5.400	1.500	2.700	3.000	5.700	156	2.777	2.396	5.173	142	+ 9·9	624	568	Warasdin-Golubovec
124.000	60.000	62.000	120.000	182.000	535	58.381	119.481	177.862	523	+ 2·3	2.140	2.092	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
51.000	18.100	25.500	36.300	61.800	480	23.598	41.330	64.928	504	— 4·8	1.920	2.016	Zagorianer Bahn
6.000	4.100	3.000	8.100	11.100	258	2.296	7.653	9.949	378	— 31·8	1.032	1.512	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
10.600	1.700	5.300	3.400	8.700	180	4.846	3.174	8.020	166	+ 8·4	720	664	Zsebely-Csákovárer Lb.
8.800	5.700	4.800	11.400	16.200	363	4.812	12.345	17.157	385	— 5·7	1.452	1.540	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
296.626	622.702	144.806	958.757	1,103.563	2.920	144.597	832.000	976.597	2.584	+ 13·0	11.680	10.336	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
14.814	97.749	6.410	126.535	132.945	1.967	5.945	128.028	133.973	1.982	— 0·8	7.868	7.928	Mohács-Fünfkirchner E.
147.686	115.779	44.466	155.591	200.057	1.670	42.519	142.934	185.453	1.548	+ 7·9	6.680	6.192	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
541.664	537.742	362.610	1,386.833	1,749.443	2.485	341.116	1,384.361	1,725.477	2.451	+ 1·4	9 940	9.804	Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
233.654	171.980	100.960	259.460	360.420	924	84.550	257.190	341.740	947	— 2·4	3.696	3.788	Arader u. Csánader E.
7.505	33.265	3.379	40.728	44.107	756	663	26.588	27.251	712	+ 6·2	3.024	2.848	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
1.331	4.903	430	4.020	4.450	212	380	3.070	3.450	164	+ 29·3	848	656	Borossebes-Menyháza
13.031	43.827	10.026	65.023	75.049	609	9.988	59.155	69 143	561	+ 8·6	2.436	2.244	Barcs-Pakraczer E.
596.921	54.681	77.026	9.586	86.612	1.887	70.504	6.046	76.550	1.668	+ 13·2	7.548	6.672	Budapester Localb.
227.696	432	18.167	711	18.878	2.360	16.393	991	17.384	2.173	+ 8·6	9.440	8.692	Budapest-Szt. Lörincz
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
13.100	5.344	7.755	10.020	17.775	396	7.257	10.101	17.358	387	+ 2 3	1.584	1.548	Eperjes-Bartfeld
8.749	40.148	1.993	41.244	43.237	1.310	2.125	37.616	39.741	1.204	+ 8·8	5 240	4.816	Gölnitzthal-Bahn
20.976	3.671	5.165	5.391	10.556	606	5.241	4.726	9.967	573	+ 5·8	2.424	2.292	Güns-Steinamanger
36.803	17.460	7.316	3.160	10.476	384	7.135	2.081	9.216	338	+ 13·6	1.536	1.352	Haraszti-Ráczkev
4.336	2 797	523	1.534	2.057	605	647	1.511	2.158	635	— 4·7	2.420	2.540	Holics-Gödinger Localb.
6.717	11 558	1.047	3.036	4.083	475	1.116	3.665	4 781	556	— 14 6	1.900	2.224	Késmark-Szepes-Bélá
7.869	3.142	2.558	4.271	6.829	711	2.629	5.342	7.971	830	— 14·3	2.844	3 320	Keszthély-B. Szt. György
9.362	3.473	2.661	2.669	5.330	420	2.628	2.626	5.254	414	+ 1·4	1.680	1.656	Löcsethal-Bahn
20.029	32.084	3.844	42.704	46.548	803	5.990	43 282	49.272	850	— 5·5	3.212	3 400	Marmaroser Salzb. A.-G.
11.500	20.191	4.654	36.056	40.710	481	5.394	39.068	44.462	525	— 8·4	1.924	2.100	Nagy-Károly-Somkuti
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
16.408	17.970	4.184	11.946	16.130	1.152	4.052	11.643	15 695	1.121	+ 2·8	4.608	4.484	Poprádthal-Bahn
75.836	37.976	51.542	90.260	141.802	626	50.519	95.118	145.637	643	— 2·6	2 504	2.572	Szamosthal-Bahn
4.791	7.950	1.021	3.472	4.493	408	1.085	3.751	4.836	440	— 7·3	1.632	1.760	Szepes-Béla-Podolin
5.461	1.875	1.130	1.354	2.484	267	810	1.326	2.136	230	+ 16·1	1.068	920	Szep. Olaszi-S.Varalja
36	10.800	6	3.150	3.156	554	3	3.150	3.153	553	+ 0·2	2.216	2.212	Terret-Kowaszna
162.468	28.608	59 386	66.688	126.074	587	50.213	72.232	122.445	570	+ 3·0	2.348	2.280	Torontaler Localb.
21.440	17.810	6.515	24.909	31.424	732	5.696	27.533	33.229	774	— 5·4	2.928	3.096	Ungthalbahn
11,069.209	7,111.917	5,817.049	20,556.739	26,373.788	1.748	5,726.881	20,060.711	25,787.592	1.829	— 4·4	6.992	7.316	**Summe**
													Recapitulation.
20,168.802	21,331.479	11,202 906	45,654.128	56,857.034	3.363	11,273.746	44,555.951	55,829.697	3.378	— 0·4	13.452	13.512	**Se. d. österr. Eisenb.**
11,069.209	7,111.917	5,817.049	20,556.739	26,373.788	1.748	5,726.881	20,060.711	25,787.592	1.829	— 4·4	6.992	7.316	**Se. d. ungar. Eisenb.**
31,238.011	28,443.396	17,019.955	66,210.867	83,230.822	2.602	17,000.627	64,616.662	81,617.289	2.665	— 2·4	10.408	10.660	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1897 für Personen und Gepäck	1897 für Güter	1897 im Ganzen	1897 per Kilom.	1896 für Personen und Gepäck	1896 für Güter	1896 im Ganzen	1896 per Kilom.	Differz.	1896	1895	Name
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
3.671	. . . .	1.392	. . . .	1.392	. . .	2.592	. . . .	2.592	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März 1897	1896	Im Monate März 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau *)	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	4·8	9.728	....	819	....	819	...	2.230	....	....	....	....
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	4.992	....	610	....	610	...	631	....	....	....	....
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	286.952	....	15.125	....	15 125	...	13.452	....	....	....	....
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	8.298	....	1.265	....	1.265	...	1.676	....	....	....	....
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.) *)	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Prag-Vysočan-Lieben	4·1	...	108.997	....	7.348	....	7.348	...	1.981	....	....	....	....
Teplitz—Eichwald	8·93	8·2	54.227	4	4.628	3	4.630	...	3.284	....	....	....	....
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	1·4	1·4	6.446	....	168	....	168	...	379	....	....	....	....
Auf den Laurenziberg in Prag *)	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Auf die Festung Hohensalzburg *)	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	11.642	....	1.185	....	1.185	...	1.680	....	....	....	....
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	12.602	3.058	4.639	10.178	14.817	141	17.207	164	— 14·1	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen	640	619	58.937	31.849	36.102	110.349	146.451	229	167.091	270	— 15·0	640	619
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	76.363	2.790	3.155	1.571	4.726	964	5.025	1.026	— 6·0	4·9	4·9

*) Der Betrieb bleibt bis zum Eintritte der günstigeren Jahreszeit eingestellt.

Auf den Staatsbahnen in Galizien waren es hauptsächlich Petroleum und in geringerem Masse auch Getreide, lebendes Vieh, Kartoffel, sowie Eisen- und Stahlwaaren, welche eine Mehrbeförderung zu verzeichnen hatten.

Vom 1. Jänner bis 31. März 1897 ergibt sich eine Mehreinnahme von fl. 1,112.712 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres.

B u k o w i n a e r L o c a l b a h n e n. Die Mehreinnahme resultirt zum Theil aus dem Personenverkehre, welcher eine Steigerung um 2159 Personen zu verzeichnen hat, zum Theil aus dem Güterverkehre, welcher in Folge der stärkeren Ausfuhr von Nutzholz und Brettern eine Zunahme von 11.603 t erfahren hat.

K o l o m e a e r L o c a l b a h n e n. Die Mehreinnahme entstammt fast zur Gänze dem Güterverkehre, der in Folge der vermehrten Rohöl-Transporte eine Frequenzsteigerung um 632 t aufzuweisen hat.

L e m b e r g (K l e p a r o w) - J a n o w. Der Personenverkehr zeigt eine Mehrfrequenz von 1542 Personen mit fl. 310, der Güterverkehr eine Zunahme des Verkehres um 1773 t, meist Getreide, Holz und Stückgut, mit einer Mehreinnahme von fl. 1338.

P l a n - T a c h a u. Der Einnahmenausfall entstammt zur Gänze dem Güterverkehre, welcher in den Artikeln Langholz, Quarz, Getreide, Kohle und Salz einen Frequenzrückgang von 829 t zu verzeichnen hat.

P o t s c h e r a d - W u r z m e s. Im Personenverkehre ergibt sich eine geringe Frequenzabnahme (177 Personen), während der Güterverkehr eine Zunahme um 2886 t, zumeist in den Artikeln Kohle, Getreide, Kalk und Ziegeln, aufweist, welcher auch die nachgewiesene Mehreinnahme entspricht.

W e l s e r L o c a l b a h n e n. Die Mehreinnahme ist auf die Frequenzsteigerung im Güterverkehre zurückzuführen, die in den Artikeln Steine und Kohle 2441 t beträgt. Im Personenverkehre ergibt sich ein Frequenzausfall von 1933 Personen.

Privatbahnen.

A u s s i g - T e p l i t z e r E i s e n b a h n. Die für den Monat März 1897 gegen das Vorjahr resultirende Mindereinnahme erscheint in dem bedeutend schwächeren Kohlenverkehre zur Elbe begründet.

B ö h m i s c h e N o r d b a h n. Die im Monate März 1897 erzielte Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1896 entstammt dem Güterverkehre, hauptsächlich einer geringeren Kohlenfrequenz.

B u s c h t ě h r a d e r E i s e n b a h n. Im Monate März 1897 hat sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim U n t e r n e h m e n l i t. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine M e h r einnahme von fl. 261, aus dem Güterverkehre eine M e h r einnahme von fl. 1939, zusammen daher eine M e h r einnahme von fl. 2200; beim U n t e r n e h m e n l i t. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine M i n d e r einnahme von fl. 350, aus dem Güterverkehre eine M e h r einnahme

Vom 1. Jänner bis Ende März 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	1897: für Güter (Gulden)	1897: im Ganzen (Gulden)	1897: per Kilom. (Gulden)	1896: Für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate: 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
mit elektrischem Betrieb													
. . .		. . .		. . .		. . .		. . .					Baden—Vöslau
37.093		3.234		3.234		6.625		6.625					Bielitz-Zigeunerwald
13.348		1.608		1.608		1.716		1.716					Gmunden Bhf.—Stadt
825.380		43.883		43.883		38.510		38.510					Lemberger Elektr. E.
19.926		3.013		3.013		3.139		3.139					Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
. . .		. . .		. . .		. . .		. . .					Prag (Bubna)-Belvedere
301.744		20.659		20.659		1.981		1.981					Prag-Vysočan-Lieben
151.187	44	10.732	28	10.760		7.927		7.927					Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
6.446		168		168		379		379					Belvedere in Prag
. . .		. . .		. . .		. . .		. . .					Laurenziberg in Prag
. . .		. . .		. . .		. . .		. . .					Festung Hohensalzburg
38.701		3.427		3.427		4 603		4.603					Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
32.847	10.812	12.450	33.454	45.904	437	12.369	39.668	52.037	495	— 11·7	1.748	1.982	K. u. k. Militärb. Banja-luka-Doberlin
157.526	86.537	94.796	308.076	402.872	629	93.650	334.381	428.031	691	— 9·0	2.516	2.764	Bosn.-Herzeg. Staatsb.
nit elektrischem Betrieb.													
216.893	7.297	8.738	5.153	13.891	2.835	8.289	5.302	13.591	2.770	+ 2·3	11.340	11.076	Trambahn in Sarajevo

von fl. 22.850, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 22.500 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und lit. B resultiren aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate März 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 6557 Personen und eine Abnahme des Ertrágnisses von fl. 11.010.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 79.389 t und des Ertrágnisses um fl. 64.181.

Transportzunahmen zeigten sich:

bei	Mehl und Mahlproducten . . .	um	13.429·2 t
„	Zucker, raffinirt	„	791·9 t
„	Steinen aller Art	„	6.148·6 t
„	Erzen und Schlacken	„	2.270·0 t
„	Eisen und Stahl	„	5.136·2 t
„	Kohlen	„	24.210·1 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung zu verzeichnen:

bei	Getreide aller Art	um	1.532·9 t
„	Holz aller Art	„	2.913·5 t
„	Zucker, roh	„	8.753·0 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 7234 Personen und das Erträgniss um fl. 2285 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 7223 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 2204 auf.

Transportzunahmen ergaben sich besonders:

bei	Getreide aller Art	um	795·9 t
„	Mehl und Mahlproducten . . .	„	109·8 t
„	Zucker, roh	„	844·3 t
„	Holz aller Art	„	1.146·7 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung zu constatiren:

bei	Steinen aller Art	um	1230·4 t
„	Erzen und Schlacken	„	177·5 t
„	Eisen und Stahl	„	75·6 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 4742 Personen und das Erträgniss um fl. 1092 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 2898 t und des Erträgnisses um fl. 3936 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Getreide aller Art", „Mehl und Mahlproducte", „Steine aller Art", sowie namentlich „Erze und Schlacken" eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Holz aller Art" und insbesondere „Eisen und Stahl" einen Frachtenausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat März 1897 resultirt im Vergleiche zur selben

Periode des Vorjahres ein Plus von fl. 122.695, welch günstiges Ergebniss bedeutenderen Kohlen- und Erztransporten, hauptsächlich aber dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die Kohlenbeförderung im vergangenen Jahre in Folge des Strikes in den Kohlengruben sehr nachtheilig beeinflusst war.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Ziffern pro März 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantirtes Netz . . .	+ 3.013	Personen	— fl.	9.030·—
Ergänzungsnetz . . .	— 4.676	„	— „	3.887·—
Südnordd. Verbindungsbahn	— 6.278	„	— „	5.125·—

Die Mindereinnahmen des garantirten Netzes bei höherer Frequenz erklären sich durch die geringere Benützung weiter Strecken. Die Einnahmenausfälle des Ergänzungsnetzes und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn sind der verminderten Frequenz proportional.

B. Frachten:
(provisorische Ziffern pro März 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 1.257 t	— fl.	42.219·—
„ „ Ergänzungsnetz	— 191 t	+ „	2.454·—
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	— 11.882 t	— „	576·—

Der Ausfall auf dem garantirten Netze ist auf den erheblich geringeren Verkehr höher tarifirender Artikel, vornehmlich der Textilindustrie, zurückzuführen.

Die Mehreinnahme auf dem Ergänzungsnetze ist durch einen stärkeren Umschlag in Laube begründet.

Auf der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist ein Rückgang des Kohlenverkehres, sowie eine Abnahme der geringer tarifirenden Artikel zu Bauzwecken zu constatiren.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate März 1897 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 36.027 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 9599 und auf den Güterverkehr mit fl. 26.428.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen weist Liesing-Kaltenleutgeben eine Mehreinnahme von fl. 64 in Folge stärkeren Güterverkehres, die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl dagegen eine Mindereinnahme von fl. 411 nach.

Die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg ergeben ein Minus von fl. 247 zufolge schwächeren Personenverkehres.

Bei folgenden Pachtbahnen sind Steigerungen im Personen- und Güterverkehre zu verzeichnen, und zwar: bei der Leoben-Vordernberger Bahn um fl. 2202 und bei der Radkersburg-Luttenberger Bahn um fl. 71.

Weitere Steigerungen durch Zunahmen im Güterverkehre erfuhren: die Graz-Köflacher Bahn um fl. 3951, die Bárcs-Pakráczer Bahn um fl. 644 und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger um fl. 34.

Die Mindereinnahmen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 7535 und der Localbahn Cilli-Wöllan um fl. 1819 sind auf Abnahmen im Personen- und Güterverkehre zurückzuführen.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die für den Monat März 1897 ausgewiesenen Einnahmen zeigen, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, aus dem Personenverkehre einen Rückgang von fl. 2529, während aus dem Güterverkehre eine Steigerung um fl. 198 resultirt, so dass insgesammt eine Mindereinnahme von fl. 2331 verbleibt, welche hauptsächlich dadurch erklärt erscheint, dass der Maria-Lanzendorfer Wallfahrtsverkehr heuer erst am 9. April stattfand, während derselbe voriges Jahr in den Monat März fiel.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. März wurden fl. 3309 Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre erzielt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 14. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Mai gelangte die Regierungsvorlage betreffend die Verstaatlichung der Eisenbahn Lemberg—Bełzec zur ersten Lesung.

Abg. Dr. Steinwender erklärte, dass seine Partei, da sie die Zuweisung der Regierungsvorlage an den Eisenbahnausschuss nicht hindern könne, im Ausschusse, sowie im Hause dagegen Stellung nehmen werde, dass eine so überflüssige Vorlage je Gesetz werde.

Abg. Dr. Pfersche führte aus, dass seine Partei im Principe für eine weitgehende Eisenbahn-Verstaatlichungsaction sei, allein der Staat profitire durch die Einlösung dieser Bahn nichts, und deshalb sei er gegen diese Vorlage.

Abg. Mayreder ersuchte das Haus, die Vorlage zurückzuweisen, und appellirte dann an alle jene Parteien, welche noch frei und unabhängig ihrer Ueberzeugung gemäss im Hause stimmen können. Sollte aber gleichwohl diese Vorlage nicht im Ausschusse begraben werden, sondern in zweiter Lesung vor das Haus kommen, so werde seine Partei dagegen mit allen Mitteln der Obstruction ankämpfen.

Abg. Dr. Blažek beantragte die Zuweisung der Regierungsvorlage an einen 48gliedrigen Eisenbahnausschuss.

Ueber Antrag des Abg. Rogler wurde die Debatte geschlossen.

Abg. Dr. Schücker führte aus, es wäre besser gewesen, eine solche Vorlage überhaupt nicht vor das Haus zu bringen. Die hier vorliegende Unterstützung einer nothleidenden Localbahn sei ein gefährliches Präjudiz, indem auch die anderen nothleidenden Localbahnen die Verstaatlichung verlangen werden. Er werde entschieden gegen die Vorlage stimmen.

Abg. Dr. Gessmann erklärte, dass er, wie seine Partei überhaupt für die Verstaatlichungs-Action sei; es wäre aber Pflicht der Regierung, nicht nur in Galizien, sondern auch in anderen Kronländern den Verkehr in solcher Weise zu unterstützen.

Bei der Abstimmung wurden die Anträge des Abg. Dr. Pfersche abgelehnt und die Vorlage gemäss dem Antrage des Abg. Dr. Blažek einem 48gliedrigen Ausschusse zugewiesen.

Staatseisenbahnrath.

Der Eisenbahnminister hat den Staatseisenbahnrath im Sinne des § 4 des mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Februar d. J. (R.-G.-Bl. Nr. 59) genehmigten Statutes zur diesjährigen Frühjahrssession für Mittwoch den 26. Mai d. J. einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des niederösterreichischen Landtages (Wien, I Bezirk, Herrengasse Nr. 13) stattfindenden Sitzung stehen folgende Gegenstände:

1. Wahl von drei ständigen Ausschüssen für die Dauer der Functionsperiode für
   a) allgemeine Verwaltungs-Angelegenheiten;
   b) Verkehrs- und Fahrordnungs-Angelegenheiten;
   c) commercielle und Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes.
2. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1897/98.
3. Anträge einzelner Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, welche bis längstens acht Tage vor der Sitzung dem k. k. Eisenbahnminister bekanntgegeben werden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien — Tetschen: Bauherstellungen in der Station Tetschen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Verlängerung des Gütermagazins und die Herstellung eines Bureauanbaues, sowie für die hiedurch bedingten Geleiseänderungen in der Station Tetschen der Linie Wien—Tetschen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6646/IV.]

— (Herstellung einer Drehscheibe in der Station Gross-Wossek.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Drehscheibe mit 6 m Durchmesser sammt zugehöriger Geleiseanlage in der Station Gross-Wossek ertheilt. [E.-M.-Z. 5072/IV.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Bauconsensertheilung für das Project der Unterfahrung der Strecke Neubidschow—Smidar in km 34·2/3.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat für das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Unterfahrung der Strecke Neubidschow—Smidar in km 34·23 durch die Rollbahn der Firma „Továrna cihlářských výrobků“ in Neubidschow den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 6127/IV.]

— (Strecke Starkenbach — Pelsdorf: Umgestaltung des Durchlasses in km 96·1/2.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Umgestaltungen an dem 4·4 m weiten offenen Durchlasse in km 96·1/2 der Strecke Starkenbach—Pelsdorf für die beabsichtigte Abänderung des Fabrikswassergrabens zur Holzstofffabrik des Ignaz Dix in Hennersdorf, insoweit die Umgestaltungen auf Bahngrund zu liegen kommen, ertheilt. [E.-M.-Z. 6111/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt — Reichenberg: Herstellung eines Fussweges zur Station Sichrow: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines Fussweges zur Station Sichrow und einer Ueberbrückung des Mosselbaches im Zuge dieses Weges der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5119/IV.]

— (Herstellung einer Unterkunftshütte für Weichenwärter in der Station Weiss-Třemeschna.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Herstellung einer Unterkunftshütte für Weichenwärter in der Station Weiss-Třemeschna der Linie Josefstadt — Reichenberg der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5898/IV.]

— (Linie Pardubitz—Seidenberg: Herstellung einer Verladerampe in der Station Josefstadt-Jaroměř.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer gedeckten Laderampe im Anschlusse an den Güterschuppen in der Station Josefstadt-Jaroměř der Linie Pardubitz—Seidenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6647/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung eines neuen Wasserstationsbrunnens in Rossitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines neuen Wasserstationsbrunnens in der gemeinschaftlichen Station Rossitz ertheilt. [E.-M.-Z. 5031/IV.]

Projectirte Localbahn Gross-Siegharts—Raabs. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Detailprojectes für die Localbahn Gross-Siegharts—Raabs die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 18. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Hans Hruschka betraut. [E.-M.-Z. 6756/I.]

Localbahn Krakau - Kozmirzów. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vom Bauunternehmer J. Judkiewicz in Krakau vorgelegten Projectes für die projectirte Localbahn von Krakau nach Kozmirzów nebst der Abzweigung Czycyny-Mogiła und sonstigen abzweigenden Industriegeleisen die Trassenrevision, Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung mit dem Beginne am 24. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Hofrath Kasimir Ritter von Laskowski betraut. [E.-M.-Z. 6165/I.]

Projectirte Localbahnen Nepomuk-Blatna und Březnitz-Rožmital. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 14. bis 19., dann vom 21. und 22. September 1896 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der Projecte der Localbahnen Blatna-Nepomuk und Březnitz-Rožmital wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 3034/I.]

Elektrische Kleinbahn Graz - Maria Trost - Fölling.) (Theilstrecke Graz — Maria Trost: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 27. bis 30. Jänner durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Theilstrecke Graz—Maria Trost der concessionirten Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Graz nach Fölling wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4486/I.]

Elektrische Strassenbahn Linz-Urfahr und Bergbahn Urfahr-Pöstlingberg. (Normalpläne für den Oberbau.) Die von der Bauunternehmung Ritschl & Comp. vorgelegten Normalpläne für den Oberbau der elektrischen Strassenbahn Linz-Urfahr und der Bergbahn Urfahr-Pöstlingberg wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 2311/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strasseneisenbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 22. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Dr. Alex. Országh und in Anwesenheit von 109 Actionären mit 787 Stimmen die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft statt (vergl. Generalversammlungs-Bericht pro 1895, Verordn.-Bl. Nr. 103 ex 1896). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte als Punkt I der Verhandlungen der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896, in dem besonders ausführlich die Umwandlungsaction des Pferdebetriebes auf elektrischen hervorgehoben wird, zur Verlesung.

Die Direction beantragt, vom Reingewinn per fl. 696.502·74 als Tantième der Direction und der Beamten und als Bezüge des Aufsichtsrathes insgesammt fl. 51.600 auszuscheiden, fl. 507.76[illegible] zur Bezahlung einer Dividende von fl. 14 per Actie und fl. 33.579 zur Einlösung der Coupons der Genussscheine mit je fl. 9 zu verwenden, fl. 7200 dem Pensionsfonds zu votiren, fl. 396.357·74 aber auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Verlesung des Aufsichtsraths-Berichtes wurde den Functionären Dank votirt und das Absolutorium ertheilt, ferner bestimmt, dass die Dividende vom 26. April angefangen zur Auszahlung gelange.

Punkt II war der Antrag des Generaldirectors Heinrich Jellinek über die Dotirung des Versorgungsfonds des Betriebspersonales durch Widmung einer Summe von fl. 100.000, welcher Antrag von der Versammlung einstimmung genehmigt wurde.

Punkt III war der Bericht des Generaldirectors über den Stand der in Vollendung begriffenen Umgestaltungsarbeiten des gesammten Netzes auf elektrischen Betrieb und die projectirten Neubauten, beides im Sinne der Concessionsurkunde ex 1895 (vergl. Verordn.-Bl. Nr. 127 ex 1895) und der diesbezüglichen ordentlichen Generalversammlung (vergl. Verordn.-Bl. Nr. 131 ex 1895).

Aus der umfangreichen Darstellung ist Folgendes hervorzuheben: Die Länge der herzustellenden Geleise beträgt 98·5 km, wovon 32 km mit unterirdischer Stromzuführung, 66·5 km mit Oberleitung zu versehen sind. Es werden zwei Centralstationen

und sechs Wagendepots erbaut. Die Centralstationen befinden sich für das Pester Netz in der Dembinskygasse, für das Ofner Netz in der Pálffygasse. Die Pester Station ist vorläufig für 2800 Pferdekräfte eingerichtet. Die Maschinenanlage der Ofner Centralanlage umfasst 1800 Pferdekräfte. Die Wagendepots sind zur Aufnahme von 281 Motorwagen eingerichtet; sowohl die Ofner, als die Pester Centrale erhält eine entsprechende Wagenerhaltungs-Werkstätte. Der Wagenpark umfasst 90 Motorwagen und 40 Anhängewagen. Die Umänderung der letzteren in Motorwagen ist jetzt im Zuge. Es erfolgt die weitere Bestellung auf 30 grosse Drehgestellwagen und 20 Anhängewagen III. Classe. Vom Bahnbau sind im Ganzen rückständig 26·8 km, hievon 15·8 km mit unterirdischer Stromzuführung und 11 km mit Oberleitung, deren Ausbau voraussichtlich im Laufe dieses Jahres erfolgen, so dass der Pferdebetrieb bis Ende 1897 durchaus durch elektrische Traction ersetzt sein wird, aus welchem Anlasse die Direction Sorge für die successive Auflassung der Pferdebetriebs-Einrichtung trägt. Was die financielle Seite der Umgestaltungsarbeiten anbelangt, so kann das Resultat erst nach definitiver Abrechnung sämmtlicher Arbeiten festgestellt werden. Die Bedeckung des Baubedarfs und die bisherigen Bauauslagen gestalten sich folgendermassen: Die Baukosten für den Umbau wurden laut Concession mit fl. 10,160.000 festgestellt. An Baureserve ist zu beschaffen fl. 500.000, Gesammtbedarf fl. 10,660.000. Hievon wurden bedeckt aus dem 4percentigen Anlehen des Jahres 1895 fl. 2,288.700, aus den Emissionen 1895, 1896, 1897 durch Ausgabe von Actien fl. 4,000.000, zusammen fl. 6,288.700, verbleibt fl. 4,371.300, welche ihre volle Bedeckung in den noch im Portefeuille behaltenen Actien finden. Das Aufgeld der bezogenen Actien ist hier nicht in Betracht gezogen, da dasselbe im Sinne der Concession einer Specialreserve zuzuweisen ist. Bezüglich der neuen Linien und Ergänzungsbauten, welche im Sinne des mit der Hauptstadt abgeschlossenen Vertrages auszuführen sein werden, berichtet die Direction, dass sie die Pläne für drei neue Linien, u. zw.: 1. Franz Josef-Brücke—Ofner Ringstrasse—Zahnradbahn, 2. Kelenföld, 3. Aeussere Ofner-Ringstrasse dem Magistrat überreicht hat, desgleichen für folgende Auszweigungen: a) von der Uellöerstrasse ins neue Volkswäldchen, b) Steinbruch—Rákosfalva, c) Auwinkel—Leopoldifeld. Von diesen Projecten ist die neue Linie Franz Josef-Brücke—Ofner Ringstrasse—Zahnradbahn Seitens des Handelsministeriums am 11. April concessionirt worden, und wird der Ausbau im Monate Mai begonnen werden. Die Auszweigung zum Volkswäldchen, für welche die Concession am 13. April 1896 erfolgte, ist bereits ausgebaut. Die übrigen Projecte befinden sich noch im Stadium der Verhandlungen.

Im Anhange an den Baubericht erstattet die Direction Mittheilung über die Erwerbung der Actien der Eisenbahn Pest—Neupest—Palota. Die Direction hält es für ihre Aufgabe, die Entwicklung des Verkehrswesens auf dem Gebiete der Hauptstadt auf einheitlicher Grundlage zu fördern und war bestrebt, dass diese Anschauung auch bei der erwähnten Eisenbahn-Unternehmung zur Geltung gelange. Aus diesem Grunde hat die Direction 12.000 Stück Actien der erwähnten Gesellschaft von der Bank für Industrie und Handel in freihändigem Kaufe erworben. Diese Actien, welche im Februar d. J. übernommen wurden, sind dem Bestande des Reservefonds überwiesen.

Nach gleichfalls einstimmig erfolgter Genehmigung der im Punkte III der Verhandlung gestellten Anträge erfolgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath.

Schiffahrt.

Regulirung des Eisernen Thores. (Eröffnung des Canalbettes zwischen Drenkova und Kozla-Dojke.) Am 10. April fand unter Führung des Sectionsrathes Béla Gonda des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats- und Comitatsbehörden die Eröffnung des als Ergänzungsarbeit unterhalb Drenkova durch die Doppelkatarakte Kozla-Dojke mit einem Kostenaufwande von 1,500.000 fl. geschaffenen Canalbettes statt, nachdem die Commission durch Befahrung constatirt hatte, dass die neue Schifffahrtsstrasse den Anforderungen der Schiffahrt vollkommen entspricht. Der durch den Katarakt Kozla-Dojke geführte Schifffahrtscanal ist 3½ km lang. Auf einem Gebiete von 210.000 Quadratmeter mussten profilgemäss 85.000 Kubikmeter theils durch Sprengung, theils durch Zertrümmerung gelockert und ausgebaggert werden; gleichwohl betrug die Baggerleistung 182.000 Kubikmeter, weil behufs Sicherstellung der geplanten Sohle die Lockerung 0·5—1·00 Meter unter der Canalsohle erfolgen musste. Die Arbeiten wurden am 15. April 1891 begonnen und am 30. März 1897 beendigt. Der Ausbau des Canals hat insgesammt 464.408 Taglöhne erfordert, das heisst es wurden an 1461 Tagen täglich durchschnittlich 318 Arbeiter beschäftigt.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 27. April bei der Firma: „Localbahn Deutschbrod-Humpoletz" eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der ersten ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 23. Juni 1895, beziehungsweise über Ermächtigung dieser Generalversammlung vom Verwaltungsrathe beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 16. April 1897, Z. 11.237, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet.

Am 30. April wurde bei der Firma: „Kolomeaer Localbahnen" Alexander Ritter von Jasinski als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Felix Edler von Zwiklitz, Gutsbesitzer und offener Gesellschafter der Firma Lindheim & Co. in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 26. Jänner und am 29. März fand in Bielitz die constituirende Generalversammlung der Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 1846, bezw. 1446 Actien vertreten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Bezirkshauptmann Gustav Derlik. Der Versammlung präsidirte Herr Gustav Josephy, bezw. Herr Salomon Pollak. Nach Entgegennahme des Berichtes der Concessionäre beschloss die Versammlung, den Vertrag betreffend die Uebertragung der Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald sammt Zugehör in das Eigenthum der Gesellschaft definitiv zu genehmigen und den Verwaltungsrath zur Fertigung des Vertrages, Uebernahme der Bahn und Ausfolgung von 2500 Stück Actien der Gesellschaft an die Concessionäre zu ermächtigen und die vom k. k. Ministerium des Innern genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen. Sodann beschloss die Versammlung, den Verwaltungsrath zur Aufnahme eines Hypothekaranlehens im Maximalbetrage von 40.000 fl. behufs Bedeckung des Aufwandes für die Mehranschaffungen zu ermächtigen. Schliesslich wurden in den Verwaltungsrath Erwin Bathelt, Arthur Brüll, Alfred Fränkel, Gustav Frisch, Dr. Bernhard Ichheiser, Gustav Josephy und Salomon Pollak und in den Revisionsausschuss Richard Konig und Eduard Netter als Mitglieder und Sam. Tugendhat als Ersatzmann gewählt. In der constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Salomon Pollak zum Präsidenten gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCI. Stückes.) Das am 12. Mai herausgegebene XCI. Stück enthält unter

Nr. 3183: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Mai 1897, Z. 14.510, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 3184: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 5. Mai 1897, Z. 12.486/IV, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Wiederkäuer und Schweine aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XCII. Stückes.) Das am 13. Mai herausgegebene XCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3185: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 2. Mai 1897, Z. 25.214, betreffend die Bestimmung der Station Feričanci als Viehverladungsstation.

Nr. 3186: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 8. Mai 1897, Z. 15.986, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen mit Rindern, Schafen und Ziegen aus Italien.

Nr. 3187: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 12. Mai 1897, Z. 44.180, betreffend die Aufhebung der Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Tirol und Vorarlberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Einführung directer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Vom 25. Mai 1897 gelangen im Verkehre zwischen Attnang-Puchheim und Augsburg über Salzburg einfache Fahrkarten I. Classe, für alle Züge giltig, zum Preise von Mk. 26.90 zur Ausgabe.

Der Gepäcksfrachtsatz für diese Relation beträgt für je 10 kg Reisegepäck Mk. 1.03.

Wien, am 11. Mai 1897. [343]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung ermässigter Fahrkarten im Localverkehre.

Ab 1. Juni 1897 gelangen in den Stationen Bodenbach und Tetschen bei den Personenzügen Nr. 625 zum Anschlusse an den Schnellzug Nr. 1 via Böhm.-Leipa ermässigte Fahrkarten zur Ausgabe.

Die Fahrpreise wurden in der Weise erstellt, dass die über die kürzere Route via Tannenberg sich ergebenden Personenzugsgebühren um die Differenz der Fahrpreise für Personen- und Schnellzüge ab Böhm.-Leipa bis zur Bestimmungsstation erhöht wurden.

Prag, am 12. Mai 1897. [344]

Militärtarif für die österreichischen Eisenbahnen.

Neuauflage des österreichischen Militärtarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 tritt ein neuer Militärtarif für die österreichischen Eisenbahnen in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. November 1892 nebst den dazugehörigen fünf Nachträgen aufgehoben wird.

Wien, am 13. Mai 1897. [345]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc.

Tarif vom 1. Juni 1889.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc.

Tarif vom 1. Jänner 1892.

Ausserkraftsetzung der obenbezeichneten Tarife mit 30. Juni 1897.

Die in der Ueberschrift bezeichneten Tarife werden ihrem vollen Umfange nach sammt allen Nachträgen mit 30. Juni 1897 aufgehoben, bezw. ausser Wirksamkeit gesetzt.

Ob und in welchem Umfange neue Tarife an deren Stelle treten, wird besonders kundgemacht werden.

Wien, am 12. Mai 1897. [346]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Malzverkehr Pfalz—, bezw. auch Mannheim – Schweiz. (Ausnahmefrachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 3. April kamen für die Beförderung von Malz aller Art von gewissen pfälzischen Stationen und von Mannheim nach Basel Reichsbahn, sowie von Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, die jedoch nur auf solche Sendungen Anwendung finden, welche auf den Uebergangsstationen zum Eingang in die Schweiz verzollt werden. Nähere Auskunft ertheilen die in Betracht kommenden Güterabfertigungsstellen.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Ausnahmetarif 5.) Mit Wirksamkeit vom 1. April wurde Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt, unter den nachfolgenden Bedingungen in den Ausnahmetarif Nr. 5 aufgenommen.

Das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 5 hiezu erhält folgende neue Fassung:

Ausnahmetarif Nr. 5 (Rohstofftarif)

1. für nachbenannte Düngemittel (Mist- und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gipsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub;
2. für Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt.

(Wegen Steinkohlen u. s. w. siehe die besonderen Ausnahmetarife.)

Der Ausnahmetarif findet Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen.

Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifes wird für Gascoaks mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hiebei jedoch für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet.

Stellt sich indes das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifes für das letztere berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes II eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Auf die unter 1 aufgeführten Düngemittel findet die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte keine Anwendung.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ausnahmetarif 5.) Vom 1. April an wurden Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt, in den Ausnahmetarif 5 aufgenommen, welcher vom genannten Tage an die gleiche Fassung erhält wie Ausnahmetarif 5 des Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Juli 1895.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag XXIV.) Mit Giltigkeit vom 1. April ist der Nachtrag XXIV zur Einführung gekommen. Derselbe enthält:

I. Aenderung von Stationsnamen;
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
III. Ergänzungen der Stationstariftabellen;
IV. Ergänzungen der Ausnahmetarife, und zwar:
Ausnahmetarif 2 für Artikel der Oesterreichischen Stückgutclasse II,
„ 4 für Stammholz,
„ 33 (Rohstofftarif),
„ 38 für Hammerschlacken u. s. w.,
„ 39 für Packpapier zum Elbeumschlag,
„ 40 für Steinkohlen u. s. w.,
„ 41 für feuchte Stärke.

— (Tarifirung des Artikels Bausteine.) In Folge Versetzung der krummlinig profilirten und abfaçirten, jedoch ungeschliffenen Bausteine, unverpackt, in die Position Steine des Specialtarifes III ist ab 1. April der Ausnahmetarif 19 entfallen.

Für diese Steinsorten kommen vorläufig, soweit im Ausnahmetarif 20 für Steine des Specialtarifes III für die bezüglichen Relationen keine besonderen Ausnahmefrachtsätze vorgesehen sind, die Sätze des Specialtarifes III zur Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1031	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Csány	den im Nachtrage I (giltig vom 1. September 1892) zum Tarife „Theil III, Heft 1" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes enthaltenen nachfolgenden österreichischen Stationen, und zwar nach Brünn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nach Okřiško der Oesterr. Nordwestbahn, sowie nach den Stationen der Strecken Brünn—Zwittau, Brünn—Tischnowitz, Střelitz—Okřiško und Studenetz—Gross-Meseritsch der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aufgabe von, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Tarif „Theil III, Heft 1", giltig vom 1. August 1892	Verschieden	Die im Tarife „Theil III, Heft 1" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. August 1892, für Cassa enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um 22 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 bei der Direction der kön. Ungarischen Staatseisenbahnen (C III b) vorzulegen sind	
					den im Nachtrage I (giltig vom 1. September 1892) zum Tarife „Theil III, Heft 1" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes enthaltenen österreichischen Stationen exclusive der Station Eger der Buschtěhrader Eisenbahn, der Station Brünn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Station Iglau, Okřiško, Startsch-Trebitsch und Znaim der Oesterr. Nordwestbahn, der Station Eger der Oesterr. Staatsbahnen, sowie der Station Znaim und der Stationen der Strecken Brünn—Zwittau, Brünn—Tischnowitz, Střelitz—Okřiško, Studenetz—Gross-Meseritsch und Hohenstadt—Triebitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft					Die im Tarife „Theil III, Heft 1" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. August 1892, für Cassa enthaltenen Frachtsäze, gekürzt um 30 Heller pro 100 kg				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
1032	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Nagy-Sáros	Reichstadt	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif I allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	396		Im Kartirungswege		
				Nagy-Sáros	Niemes					406				
				Csány	Reichstadt					410				
				Csány	Niemes					420				
1033	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die sub a) angeführten Kartirungssätze werden ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten Refactie-Frachtsätze **nur bei Verfrachtung von mindestens 500 Tonnen angewendet**	Bis Ende December 1897	Localtarife; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar die sub a) angeführten ohne Rücksicht auf ein Minimalquantum, die sub b) angeführten nur bei Verfrachtung des festgesetzten Minimalquantums	Verschieden	Die sub a) angeführten Frachtsätze im Kartirungswege „ „ b) „ „ „ Rückvergütungswege	Die Liquidirung der Refactie erfolgt auf Grund der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende April 1898 an die Direction der königl. ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C III b, Budapest) vorzulegen sind	

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ föv. közarakt., „ Józsefváros, „ Lipótváros, „ nyugoti p. u., „ Angyalföld		Budapest-Südbahn (loco), Kőbánya alsó-p. u., „ felső-p. u., „ hizlalda, Ó-Buda-Filatorigát		Vácz		Pozsony, Pozsony-főkpályaudvar		Győr, Komárom		Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Simmering, Floridsdorf, Stadlau		Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai		Marchegg	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern															
Csene	121	111	127	117	129	119	191	181	153	143	205	195	209	199	205	195
Jánosföld	116	106	122	112	124	114	186	176	148	138	200	190	204	194	200	190
Kécsa	139	129	145	135	147	137	204	199	171	161	223	213	227	217	208	—
Klári	137	127	143	133	145	135	202	197	169	159	221	211	225	215	206	—
Kurjácska	139	129	145	135	147	137	205	199	171	161	223	213	227	217	209	—
Ó-Telek	118	108	124	114	126	116	188	178	150	140	202	192	206	196	202	192
Öregfalu	118	108	124	114	126	116	188	178	150	140	202	192	206	196	202	192
Torontál-Ujvár	120	110	126	116	128	118	190	180	152	142	204	194	208	198	204	194
Uj-Zombolya	133	123	139	129	141	131	198	193	165	155	217	207	221	211	202	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1034	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dampfkessel der Pos. D—4 und 5 der allgemeinen Güterclassification	Königsfeld	Butschowitz	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1897	Localtarif	25·6 Kreuzer	17·9 Kreuzer	7·7 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung Seitens der Station Butschowitz tragen müssen, dass die Sendungen thatsächlich zur Erweiterung und Neueinrichtung einer Dampfsäge und Holzwaarenfabrik in Butschowitz bestimmt sind und diesem Zwecke auch zugeführt wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende December 1897 in Vorlage zu bringen	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 7 der allgemeinen Güterclassification						25·6 Kreuzer	17·9 Kreuzer	7·7 Kreuzer			
1035	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfester Thon und feuerfeste Ziegel	Halbstadt (St.E.G.)	Trzynietz (K.O.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	53·2 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1036	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Adamsthal		Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Kreuzer			Im Kartirungswege		
			Holz des Specialtarifes 2		Chotzen				33·5	29·0	4·5			
					Pardubic (St.E.G.)				39·6	34·8	4·8			
					Pečck				Verschieden	42·0				
					Böhm.-Brod									
					Auval									
					Lieben (St.E.G.)									
					Prag (St.E.G.)									
					Bubna					42·5				
					Kralup (St.E.G.)					47·0				
					Aussig (St.E.G.)					61·5				
					Bodenbach (St.E.G.)					64·0				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welch. dieLiquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1037	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thomasschlackendünger	Bubenč	Szombathely	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Ein- und Ausladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	150 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
1038	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte	Abaliget Bükkösd Sásd	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. Theil II, Heft 3	Heller 172 168 182	Heller 165 160 171	Heller 7 8 11	Im Kartirungswege		
				Ata Villány Vokány	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B. und Wien Matzleinsdorf				190 195 195	176 181 176	14 14 19			
1039	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren	Erdweis	Gustavsburg trs. Frankfurt a/M. Hafen Mainz Hafen, Kastel Hafen Mannheim trs., Ludwigshafen a/Rh. trs.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II (Ausnahmetarif 15 b), vom 1. October 1886 des Rhein- und Main-Umschlagsverkehres	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·07 2·00 2·08 2·09		Im Kartirungswege		
				Suchenthal	Gustavsburg trs. Frankfurt a/M. Hafen Mainz Hafen, Kastel Hafen Mannheim trs., Ludwigshafen a/Rh. trs.					2·10 2·03 2·11 2·12				
1040	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Lettowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende April 1898	Ausnahmetarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	99·6 Heller	92·4 Heller	7·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1041	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mauerziegel	Krasna	Floridsdorf	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Neuanlage eines industriellen Etablissements in Floridsdorf bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	29·0 kr.	27·6 kr.	1·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Floridsdorf als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen für die Neuanlage eines Industrie-Etablissements in Floridsdorf verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
1042	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kleine Pferde (Ponnies) und von solchen abstammende Fohlen	Oswięcim	Wien Nordbahnhof	Die Transporte müssen für das westliche Ausland bestimmt sein. Die Frachtberechnung erfolgt für die Gesammt-Bodenfläche des verwendeten Wagens ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde. Die Beistellung von Wagen mit bestimmter Ladefläche kann nicht beansprucht werden	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	Pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens: 458·4 kr.	402·0 kr.	56·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Bis Wien Nordbahnhof auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und ab Wien Westbahnhof auf dieselbe Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen für den Weitertransport nach dem westlichen Auslande, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Begünstigung findet nur auf die unter dem Namen „Koniki" bekannten kleinen Landpferde und Fohlen dieser Race, nicht aber auf Pferde eines grösseren Schlages oder auf von letzteren abstammende Fohlen Anwendung
1043	Stauding-Stramberger Localbahn		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 6 bis E 9 der Güterclassification des Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	Stauding (für Sendungen von Lipina-Carlshütte)	Nesselsdorf	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und bei Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Stationstarif vom 1. Jänner 1892	10 kr.	8 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1044	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Setzdorf		Bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der bezüglichen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 20. Mai 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1 und 2, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1896		Pfennig		Im Kartirungswege		
					Allenstein					137				
					Alt-Carbe					98				
					Alt-Grottkau					29				
					Berlin Görlitzer Bhf.					104				
					Berlin Schles. Bhf.					104				
					Böhmischdorf					32				
					Bösdorf					25				
					Breslau Freib. Bhf.					42				
					Breslau Märk. Bhf.					42				
					Breslau Ob.-Schl. Bhf.					40				
					Brieg					35				
					Bromberg					104				
					Bunzlau					56				
					Camenz					24				
					Canth					42				
					Cöslin					131				
					Cottbus					79				
					Cüstrin					94				
					Cüstriner Vorst.					94				
					Danzig lege Thor					139				
					Danzig oliva Thor					139				
					Danzig Weichsel-Bhf.					140				
					Emanuelsegen Gtbhf.					54				
					Falkenau					27				
					Falkenberg O. S.					33				
					Forst (Lausitz)					74				
					Frankenstein					27				
					Friedland N. S.					42				
					Glogau					59				
					Gröben					39				
					Gross-Räschen					85				
					Grottkau					30				
					Grünberg i. Schl.					72				
					Guben					76				
					Hammermühle					128				
					Heidersdorf					34				
					Heinrichau					30				
					Hirschberg i. Schl.					49				
					Hundsfeld					43				
					Kattern					39				
					Königsberg i. Pr. Quaibhf.					164				
					Lammsdorf					28				
					Langenbielau					33				
					Liegnitz					46				
					Lissa i. Pr.					61				
					Mettkau					40				
					Münsterberg					28				
					Namslau					46				
					Neisse					23				
					Neustadt O. S.					28				
					Nieder-Hermsdorf					26				
					Nieder-Schönweide (Johannisthal)					102				
					Nimptsch					32				
					Ober-Glogau					34				
					Ober-Langenbielau					34				
					Ohlau					37				
					Oppeln					36				
					Ottmachau					19				
					Pasewalk					121				
					Patschkau					21				
					Posen					76				
					Reichenbach i. Schl.					32				
					Saarau					37				
					Sacrau					44				
					Schnellewalde					26				
					Schweidnitz					37				
					Stolp					134				
					Strehlen					33				
					Strigau					38				
					Wäldchen					36				
					Wansen					37				
					Wartha					27				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1045	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	E i e r	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Eiern, Eiweiss (Albumin) und Eigelb (Eidotter) des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1893	Vom 1. Juni 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Bregenz transit		Buchs transit		St. Margrethen transit	
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens					
	5000	10.000	5000	10.000	5000	10.000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen					
	für 100 kg in Centimes					
Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.						
a) Eigene Linien:						
Doberlin	509	485	509	485	516	490
Jaska	501	468	501	460	508	468
Kaproneza (Koprivnica)	500	430	500	422	507	430
Karolyváros (Karlovac)	511	478	511	470	518	478
Körös (Križevac)	515	445	515	437	522	445
Kostanjnica	502	478	502	478	509	483
Ogulin	541	508	541	500	548	508
Sunja	496	472	496	472	503	477
Verbovec	502	456	502	448	509	456
b) Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn:						
Krapina	514	476	514	468	521	476
Novi-Marof	502	432	493	424	502	432
Varasd	488	418	479	410	488	418
Zabok-Krapina-Teplitz	499	461	499	453	506	461
Zlatar-Bistrica	513	460	513	452	520	460

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1046	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Sammelladungen, gebildet aus Gütern der Classe A, des Ausnahmetarifes 7 a, sowie der Ausnahmetarife 6 b und 6 d des Tarifes, Theil I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, giltig vom 1. März 1896	Prag (Bubna) B.E.B. Prag (Sandthor) B.E.B. Prag (Smichow) B.E.B. Prag (St.B.) k.k.Oe.St B. Smichow k.k.Oe.St.B. Komotau B.E.B. Kralup B.E.B. und umgekehrt	Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen	Vom 20. Mai 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Directer Tarif für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896	Verschieden	Für das wirkliche Gewicht der Güter der Classe A, des Ausnahmetarifes 7 a, sowie der Ausnahmetarife 6 b und 6 d kommen die bezüglichen Tarifsätze aus der Classe A, bezw. dem Ausnahmetarif 7 a, resp. den Ausnahmetarifen 6 b und 6 d und — wenn das Gesammtgewicht der aufgegebenen Güter 10.000 kg nicht erreicht — für das Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Classe A des Tarifes, Theil II, Heft I, bezw. 2 für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896 zur Anwendung		Im Kartirungswege		Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarif, Theil I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. Mai 1896 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen Giltigkeit. Die Verlautbarung in Nr. 2 vom 5. Jänner 1897 sub fortl. Nr. 115 tritt hiedurch ausser Kraft
1047	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Milch (exclusive condensirte Milch)	Stróże Rogóżno	Krakau Lemberg	Bei Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif Theil II Heft 2, Abschnitt A	für ermässigtes Eilgut	der Classe II	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Krakau Lemberg	Stróże Rogóżno	Bei Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte und Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen			der Classe II	des Ausnahmetarifes X				
1048	Oesterr. Nordwestbahn		Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Lititz a. d. Adler	Žieb	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.500 kg pro Wagen unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife		23·2 kr.		Im Kartirungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
11	Nr. 5 vom 14. Jänner 1897	295	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Böhmischen Nordbahn Oesterr. Nordwestbahn	Mehl und sonstige Mahlproducte	Csány	Den im Tarife Theil III, Heft 1 des Oest.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Linien der Böhm. Nordbahn Bakow—Rumburg, Böhm.-Leipa—Bodenbach, Bensen—Tannenberg, Kreibitz-Teichstadt—Warnsdorf und Röhrsdorf—Zwickau, ferner nach Stationen der Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn Josefstadt-Jaroměř—Seidenberg, Eisenbrod—Tannwald, Altpaka—Trautenau und Reichenberg—Gablonz	18. Mai 1897	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf Lieferung mineralischer Kohle.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1898 für die nachstehend angegebenen k. k. Staatsbahn-Directionen in dem für diesen Zeitraum erforderlichen Ausmasse von 1,079.000 Tonnen gelangt im Wege schriftlicher, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien einzubringender Offerte zur Vergebung. Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien behält sich jedoch bei zusagendem Offerte vor, **auf drei Jahre, d. i. vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1900,** abzuschliessen.

Die Offerte, für welche die aufgelegten Formulare benützt werden müssen, können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch das Mischungsverhältniss auf Grund der besonderen Bedingnisse für die Lieferung mineralischer Kohle anzugeben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Einlieferungsstelle nominirt werden.

Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die Offertformulare können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien behoben werden, beziehungsweise werden dieselben dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle" versehen, bis **längstens 15. Juni l. J., 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien, Fünfhaus, Schönbrunnerstrasse 6, abzugeben, und haben die Offerenten für die Einhaltung der Offerte bis 31. August l. J. verbindlich zu bleiben.

Die Offerteröffnung findet am 16. Juni l. J. um 10 Uhr Vormittags statt

Die ausgeschriebenen Mengen vertheilen sich auf die einzelnen k. k. Staatsbahn-Directionen wie folgt:

K. k. Staatsbahn-Direction Wien	268.000	Tonnen
" " " " Linz	124.000	"
" " " " Innsbruck	145.000	"
" " " " Villach	145.000	"
" " " " Triest	12.000	"
" " " " Pilsen	149.000	"
" " " " Prag	180.000	"
" " " " Olmütz	56.000	"
Insgesammt	1,079.000	Tonnen

Wien, im Mai 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Offert-Ausschreibung

auf Lieferung mineralischer Kohle.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Jänner 1898 bis 31. December 1898 in dem für diesen Zeitraum für drei galizische Staatsbahn-Directionen erforderlichen Ausmasse, und zwar: 140.000 Tonnen für die k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, 116.000 Tonnen für die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg und 72.700 Tonnen für die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau, gelangt im Wege schriftlicher Offerte zur Vergebung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich jedoch bei zusagender Offerte vor, auf drei Jahre, d. i. vom 1. Jänner 1898 bis Ende December 1900, abzuschliessen.

Von dem ausgeschriebenen Gesammtquantum per 328.700 Tonnen wird reflectirt auf circa 30.000 Tonnen Stückkohle für Schnellzüge von mindestens siebenfacher Verdampfungsfähigkeit, auf circa 100.000 Tonnen ausgiebigerer Kohlengattungen von mindestens sechsfacher Verdampfungsfähigkeit und auf circa 198.700 Tonnen schwächerer Kohlengattungen.

Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken. In allen Fällen ist jedoch das Mischungsverhältniss auf Grund der „speciellen Bedingnisse für die Lieferung mineralischer Kohle" anzugeben.

Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Bedingnisse können bei der k. k. Staatbahn-Direction Krakau behoben werden, beziehungsweise werden dieselben den Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle" versehen, **bis längstens 15. Juni, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau abzugeben.

Um 1 Uhr erfolgt am genannten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Offerenten zugegen sein können.

Die Offerenten haben für die Einhaltung der Offerte bis 31. August verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der Oesterr. Staatsbahnen, mit Ausschluss von Stationen der Dalmatiner Staatsbahn, als Einlieferungsstelle nominirt werden.

Krakau, am 15. Mai 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. Wien, 18. Mai 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 4. Mai 1897, Z. 1817/IV, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen betreffend die beschleunigte Beförderung von Hilfsactions-Transporten der österreichischen Gesellschaft vom rothen Kreuze.

Die unliebsame Verzögerung in der Beförderung von am Bestimmungsorte dringend benöthigten Spitalsbaracken der österreichischen Gesellschaft vom rothen Kreuze hat das k. k. Ministerium des Innern veranlasst, anher das Ersuchen zu richten, dass für die Durchführung der Hilfsactions-Transporte von Spitalsbaracken etc. des rothen Kreuzes mit Rücksicht auf die besondere Dringlichkeit derartiger zur Abwehr von Epidemien dienender Actionen die prompteste und coulanteste Mitwirkung der Eisenbahn-Verwaltungen sichergestellt werden möge.

Die geehrte Verwaltung wird demnach eingeladen, derlei Transporte der österreichischen Gesellschaft vom rothen Kreuze in jeder Beziehung zu fördern und insbesondere alles aufzubieten, um solche Transporte mit grösstmöglicher Beschleunigung ihrer Bestimmung zuzuführen. Zu diesem Zwecke würde selbst die Beförderung mit Personenzügen zuzugestehen sein, und hätten an deren Stelle nur dann beschleunigte Güterzüge zu treten, wenn die Verkehrsverhältnisse die Benützung der ersteren Züge unthunlich erscheinen lassen. Sofern sich der Transport auf die Linien mehrerer Eisenbahn-Verwaltungen erstreckt, wird Seitens der Verwaltung der Versandtbahn das Einvernehmen mit den Anschlussbahnen zu pflegen sein, um dem Hilfsactions-Transporte auch auf diesen Bahnen die rascheste Weiterbeförderung zu sichern.

Unter Einem wird das k. k. Ministerium des Innern ersucht, der österreichischen Gesellschaft vom rothen Kreuze zu empfehlen, dass derlei Transporte von derselben in kurzem Wege unmittelbar bei der Verwaltung der Versandtbahn angemeldet werden, um die Einleitung der fallweise nöthigen Massnahmen rechtzeitig zu ermöglichen.

Wien, am 4. Mai 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 5. Mai 1897, Z. 742/E.-M., an sämmtliche österreichischea Eisenbahnverwaltungen betreffend die Zugestehung eines vierzehntägigen Erholungsurlaubes an die unterstehenden Bediensteten.

Aus den Kreisen der Eisenbahnbeamten sind dem Eisenbahnministerium wiederholt Wünsche und Bitten um Zuerkennung eines turnusmässigen Erholungsurlaubes, sowie um die pragmatische Sicherstellung dieser Begünstigung in den Dienstordnungen (Personal-Instructionen) zur Kenntniss gelangt.

So wenig verkannt werden soll, dass in Folge der nothwendigen Continuität des Eisenbahnbetriebes einer zeitweiligen grösseren Herabminderung des Personalstandes durch Beurlaubungen mancherlei Schwierigkeiten entgegenstehen, so liegt doch gerade in der continuirlichen gleichmässigen Anspannung der Arbeitskraft ein un-

abweisbarer Grund, namentlich jenen Kategorien des Eisenbahnpersonals, welchen nicht regelmässige Ruhepausen zu statten kommen, eine Begünstigung zugänglich zu machen, welche bei anderen Berufszweigen, die mitunter weit geringere Anstrengungen erheischen, ziemlich allgemein besteht.

Auch der Eisenbahnbeamte bedarf der Erholung, um den an ihn gestellten Anforderungen fortgesetzt gewachsen zu bleiben; eine Berücksichtigung der gedachten Bestrebungen der Beamtenschaft wird daher nicht nur eine Forderung der Humanität erfüllen, sondern auch das wohlverstandene Interesse des Dienstes fördern.

Aus diesen Gesichtspunkten ist bei der Staatseisenbahn-Verwaltung schon seit Jahren den Beamten und Aspiranten die Gewährung eines vierzehntägigen Erholungsurlaubes im Jahre durch die Dienstordnung zugesichert, und hat diese Einrichtung nie zu dem geringsten Anstande Anlass gegeben, sondern sich bestens bewährt.

Das Eisenbahnministerium ladet demnach die geehrten Bahnverwaltungen ein, geeignete Massnahmen zu treffen, dass den unterstehenden Beamten alljährlich nach Zulässigkeit des Dienstes ein vierzehntägiger Erholungsurlaub in einer zur Ausnützung desselben geeigneten Jahreszeit bewilligt werde, und dass dieses Zugeständniss in der Dienstordnung (Personal-Instruction) zum Ausdruck gelange.

Bei der stets bewährten wohlwollenden Fürsorge der geehrten Bahnverwaltungen gegenüber dem unterstehenden Personale glaubt sich das Eisenbahnministerium der zuversichtlichen Erwartung hingeben zu können, dass diese in öffentlichen Rücksichten begründete und nach dem Beispiele der Staatseisenbahn-Verwaltung durchführbare Massnahme in kürzester Frist ins Leben treten werde.

Ueber die getroffenen Verfügungen wolle bis spätestens Ende Juni d. J. Bericht erstattet werden.

Wien, am 5. Mai 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Kundmachung.

Der hiesige kgl. griechische Geschäftsträger hat im Auftrage seiner Regierung dem k. und k. Ministerium des k. und k. Hauses und des Aeussern davon Mittheilung gemacht, dass vom 8. Mai (26. April) d. J., 6 Uhr Früh angefangen, über die Küsten von Epirus, sowie über einen Theil des Küstenstriches im Golfe von Salonichi der Blockadezustand verhängt worden ist.

Die geographischen Grenzen der blockirten Zonen sind folgendermassen bestimmt:

Im Golfe von Salonichi erstreckt sich die Blockade vom Bache Penaeus zwischen 39° 54′ nördlicher Breite und 23° 44′ östlicher Länge bis zum Bache Haliakmon zwischen 40° 29′ 30″ nördlicher Breite und 22° 30′ östlicher Länge.

Das blockirte Gebiet hat von der Küste aus eine Ausdehnung von fünf Seemeilen.

An der Küste von Epirus erstreckt sich die Blockade von Prevesa zwischen 38° 6′ 50″ nördlicher Breite und 20° 44′ 30″ östlicher Länge bis einschliesslich Hagii Saranta (Santi Quaranta) zwischen 39° 50′ 4″ nördlicher Breite und 20° 8′ östlicher Länge.

Von der Küste aus reicht die Blockade bis auf Kanonenschussweite. Die von der Insel Korfu gebildeten Meerengen sind in der Blockade nicht begriffen und bleiben für die Schiffahrt frei.

Die diese Meerengen passirenden Fahrzeuge unterliegen der Visite Seitens der Schiffe der kgl. griechischen Marine, welche mit der Aufrechthaltung der Blockade betraut sind.

Diese Verfügungen werden auf Grund der Mittheilung des k. und k. Ministeriums des k. und k. Hauses und des Aeussern vom 9. Mai d. J., Z. 22.649/7, hiemit kundgemacht.

Glanz m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Eger längs des Egerthales über Stein nach Franzensbad.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der concessionirten Bau- und Installations-Unternehmung für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung Holzapfel & Piering in Eger die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Eger längs des Egerthales über Stein nach Franzensbad im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. April 1897. Z. 5175/I.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Sedlitz nach Deutsch-Zlatnik.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Leopold Grafen Thun-Hohenstein in Stephan im Vereine mit Victor Noback, Eisenbahn-Bauunternehmer in Prag, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 6. April 1895, Z. 70.402 ex 1894 (Verordnungs-Blatt Nr. 47 vom 23. April 1895), ertheilte und mit dem Erlasse vom 24. April 1896, Z. 3089/I (Verordnungs-Blatt Nr. 58 vom 23. Mai 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Sedlitz nach Deutsch-Zlatnik neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 15. April 1897. Z. 5337/I.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe
betreffend die
Einlösung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) durch den Staat.

(Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55, pag. 1018.)

Mit dem Gesetze vom 1. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 72, wurde die Regierung ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues der von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft projectirten Eisenbahn von Lemberg nach Rawa ruska mit der eventuellen Fortsetzung über Bełzec an die Reichsgrenze in der Richtung gegen Netreba (Tomaszów) durch Uebernahme von Stammactien der für diese Eisenbahn zu bildenden Actiengesellschaft im Betrage von 900.000 fl. ö. W. in Noten zu betheiligen.

Auf Grund der hienach mit der zuvor genannten Eisenbahn-Gesellschaft getroffenen Vereinbarungen wurde derselben laut der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 20, die Concession zum Baue und Betriebe der obgenannten als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn ertheilt, und hiebei die Verpflichtung zur Herstellung der Theilstrecke von Bełzec an die Reichsgrenze von der vorherigen Ausführung des Anschlusses an das russische Eisenbahnnetz abhängig gemacht.

Für die am 23. October 1887 fertiggestellte und dem öffentlichen Verkehre übergebene rund 90 km lange Eisenbahn von Lemberg über Rawa ruska nach Bełzec wurde unter der Firma: „Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)“ eine eigene Actiengesellschaft mit dem Nominal-Actiencapitale von 4,140.000 fl. gebildet, wovon 2,760.000 fl. auf Prioritätsactien, die restlichen 1,380.000 fl. auf Stammactien entfielen.

Von den letzteren hat die Staatsverwaltung im Sinne des eingangs citirten Gesetzes 4500 Stück à 200 fl., sohin im Gesammt-Nominalbetrage von 900.000 fl. ö. W. übernommen.

Der Betrieb der in Rede stehenden Eisenbahn wurde anfänglich von der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft, seit 1. Juli 1889 aber, mit welchem Tage die Uebernahme der Linien der ebengenannten Gesellschaft in den Staatsbetrieb erfolgte, von der k. k. Staatsverwaltung auf Rechnung der Gesellschaft geführt.

Nachdem nun — wie bei den meisten Bahnen im Nordosten der Monarchie — auch bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec im gesammtstaatlichen Interesse das dringende Bedürfniss nach umfangreichen Neu- und Erweiterungsbauten behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Linie hervortrat, musste die Regierung, angesichts der Nothwendigkeit, für die Bedeckung der nicht unbedeutenden Kosten der gedachten Investitionen rechtzeitig Vorsorge zu treffen, darauf bedacht sein, das angestrebte Ziel unter möglichster Schonung der Staatsfinanzen zu erreichen.

In dieser Absicht wurde der Frage der Einlösung der genannten Eisenbahn näher getreten, welche nach den einschlägigen Concessionsbestimmungen der Staatsverwaltung jederzeit vorbehalten ist.

Die diesfalls gepflogenen eingehenden Erhebungen lassen nun die Erwerbung der Bahn durch den Staat — auch abgesehen von der vorerwähnten Vorsorge — sowohl in administrativer wie finanzieller Hinsicht als zweifellos wünschenswerth erscheinen.

Die Regierung hat daher nicht gezögert, auf Grund der Einlösungsbestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. Jänner 1886 Verhandlungen mit der Gesellschaft einzuleiten, welche zu dem in dem Uebereinkommen vom 19. December 1896 niedergelegten Ergebnisse führten.

Der wesentliche Inhalt dieses Uebereinkommens, welches in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 30. December 1896 die Zustimmung der Actionäre der Gesellschaft und dadurch für die letztere bindende Kraft erhielt, lässt sich dahin zusammenfassen, dass das Eigenthum an der Eisenbahn sammt Zugehör, dem Reservefonds und den aus dem Anlagecapitale herrührenden Ersparnissen nach Perfection dieses Uebereinkommens mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1897 als den Tag, mit welchem der Staat in den Genuss der Bahn und ihrer Erträgnisse zu treten hat, an den Staat übergehen soll, wogegen die Gesellschaft als Entgelt den Baarbetrag von 3,208.400 fl. zu erhalten hat.

Die Entrichtung dieses Baarbetrages erfolgt — um das Budget des laufenden Jahres nicht zu überlasten — in zwei hälftigen Raten, von denen die erste nach Perfection des Uebereinkommens, die zweite am 1. Jänner 1898 zu bezahlen sein wird. Zugleich mit diesen Raten wird mit Rücksicht darauf, dass vom 1. Jänner 1897 die Erträgnisse der Bahn nicht der Gesellschaft, sondern dem Staate zugute kommen sollen, eine vom 1. Jänner 1897 laufende vierpercentige Zinsenvergütung an die Gesellschaft zu entrichten sein.

Die bis 31. December 1896 erzielten Erträgnisse, an welchen der Staat in seiner Eigenschaft als Stammactionär in gleicher Weise wie die übrigen Stammactienbesitzer zu participiren hat, verbleiben der Gesellschaft, und hat die letztere auch für alle aus dem Betriebe der Eisenbahn bis zu diesem Zeitpunkte erwachsenen Passiven, Auslagen und Lasten allein aufzukommen.

Die übrigen Bestimmungen des Uebereinkommens — Einschränkung des Verfügungsrechtes der Gesellschaft rücksichtlich der an den Staat übergehenden Vermögensobjecte (§ 3), Einverleibung des Eigenthumsrechtes (§ 5), Uebergang des physischen Besitzes (§ 6), Durchführung der Liquidation auf Staatskosten (§ 8), Gebühren- und Stempelbefreiungen (§ 9) — sind unter Berücksichtigung des Umstandes, dass das Uebereinkommen erst nach dem 1. Jänner 1897 perfect werden kann, den üblichen, bei anderen Verstaatlichungen bereits wiederholt genehmigten Vereinbarungen nachgebildet.

Was nun die finanzielle Seite der vorliegenden Einlösungstransaction betrifft, so ist hierüber Folgendes zu bemerken:

Nach § 10, Z. 2, der eingangs erwähnten Allerhöchsten Concessionsurkunde ist, falls der auf Grund der Reinerträgnisse der fünf günstigeren von den der Einlösung vorangegangenen sieben Jahren berechnete durchschnittliche Reinertrag die zur fünfpercentigen Verzinsung und zur Tilgung des genehmigten Anlagecapitals innerhalb der Concessionsdauer erforderliche Annuität nicht erreicht, letztere als das der Bemessung des Einlösungspreises zugrunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt. Die zu leistende Entschädigung hat in einer der obigen Annuität gleichkommenden Rente zu bestehen, welche der Gesellschaft während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen Raten zu erfolgen ist. Nach Z. 4 desselben Paragraphen kann der Staat jedoch an Stelle dieser Jahresrenten den zu fünf Percent berechneten Capitalswerth derselben bezahlen.

Nachdem nun die Reineinnahmen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec in keinem der für die Berechnung des Durchschnittserträgnisses massgebenden Jahre den obigen Grenzwerth erreicht haben, war die vorerwähnte concessionsmässige Minimaleinlösungsrente der Ermittlung des Einlösungspreises zugrunde zu legen.

Bei den derzeit obwaltenden Zinsfussverhältnissen unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass es für die Staatsfinanzen entschieden vortheilhafter ist, wenn die Staatsverwaltung in Ausübung des ihr concessionsmässig zustehenden Rechtes an Stelle der Rentenzahlungen den zu fünf Percent discontirten Capitalswerth derselben an die Gesellschaft entrichtet.

Rücksichtlich der im vorliegenden Falle stattfindenden Einlösung auf Grund der Minimaleinlösungsrente kommt der gedachte Capitalswerth dem Nominale des zur Zeit der Einlösung (1. Jänner 1897) nicht amortisirten Actiencapitals gleich, und erscheint derselbe dementsprechend im § 4, Absatz 1, des Uebereinkommens mit dem Betrage von 4,108.400 fl. festgesetzt.

Von diesem Gesammtbetrage ist jedoch ein Baarbetrag von 900.000 fl. für die im Staatsbesitze befindlichen 4500 Stück Stammactien vorweg in Abzug zu bringen, so dass an die Gesellschaft effectiv nur ein Baarbetrag von 3,208.400 fl. zu entrichten ist.

Wird nun von der Voraussetzung ausgegangen, dass die Beschaffung obigen Capitalsbetrages durch Ausgabe von $3^1/_2$ percentigen Titres zum Course von 92 pCt. erfolgt — welcher Cours bei Begebung des ersten Theiles der staatlichen Investitionsanleihe erzielt wurde — so würde sich für die restliche Concessionsdauer, das ist bis 8. Jänner 1976, bei Zugrundelegung einer $3^1/_2$ percentigen Verzinsung und der entsprechenden Tilgungsquote mit zusammen 3·7472488 pCt. eine Annuität in der Höhe von 130.681 fl. 22 kr. ö. W. ergeben.

Dieses Annuitätserforderniss findet schon jetzt in den jährlichen Betriebsüberschüssen des Bahnunternehmens, welche in den Jahren 1893—1895 die durchschnittliche Höhe von 137.400 fl. erreicht haben, seine vollkommene Deckung. Ueberdies sind nebst der voraussichtlich auch in Zukunft fortschreitenden Entwicklung des Verkehres und der Einnahmen der Bahn auch noch die Ersparnisse durch den Wegfall der Auslagen für die allgemeine Verwaltung, die Börsenbeiträge und Cotirungsgebühr, welche zusammen im Geschäftsberichte für das Jahr 1895 mit dem Betrage von 8500 fl. ausgewiesen sind, sowie der Kosten der bisher von der Staatsbahnverwaltung separat geführten Betriebsrechnung in Berücksichtigung zu ziehen.

Diesen Ersparnissen steht lediglich der dem Staate im Falle der Einlösung erwachsende Entgang des Erträgnisses der im Aerarialbesitze befindlichen Stammactien per 900.000 fl. gegenüber, welches Erträgniss bisher ein minimales war und in den drei der obigen Reinertragsberechnung zugrunde liegenden Jahren, und zwar im Jahre

1893	— Percent	—	fl.
1894	1 „	9000	„
1895	$^7/_8$ „	7875	„

somit durchschnittlich 5625 fl. betrug. Es wird mithin durch diesen Entgang nicht einmal der Betrag der zu erzielenden Ersparnisse ganz aufgezehrt, so dass auch nach dieser Gegenüberstellung ein reiner Nutzen für den Staat erübrigt.

Abgesehen von diesem nach Obigem als günstig zu bezeichnenden finanziellen Effecte der beantragten Einlösung ist ein weiterer nicht zu unterschätzender Vortheil dieser Transaction darin zu finden, dass dem Staate die aus dem Anlagecapitale resultirenden mit etwa 170.000 fl. zu veranschlagenden Ersparnisse und Reserven zur freien Verfügung anheimfallen, welche sohin zur mindestens theilweisen Bedeckung der Kosten für die im gesammtstaatlichen Interesse in diesem und dem nächstfolgenden Jahre nothwendigen Investitionen auf dieser Bahn unmittelbar herangezogen werden können.

Endlich sprechen noch mehrfache Erwägungen administrativer und verkehrspolitischer Natur für die baldige Perfection des vorliegenden Uebereinkommens.

In dieser Beziehung wird auf den bereits früher angedeuteten Umstand hingewiesen, dass durch die Erwerbung der in Rede stehenden Eisenbahn für die den Betrieb derselben führende Staatsbahnverwaltung die Nothwendigkeit der mit vielen Weitwendigkeiten und Kosten verbundenen Aufstellung einer besonderen Betriebsrechnung entfällt — ein Moment, welches, abgesehen von den hiedurch erzielten Ersparnissen, um so wichtiger ist, als die durch das gegenwärtige Betriebsverhältniss bedingte selbstständige Rechnungsführung und die der Gesellschaft bezüglich aller Auslagen auf Capitalsconto, Grundverkäufe etc. zustehende Ingerenz namentlich bei dringlichen Verfügungen die Durchführung solcher Massnahmen wesentlich erschwert. Hiezu kommt ferner, dass in Ansehung der Eisenbahn Lemberg—Bełzec mit der Eventualität eines internationalen Anschlusses an das russische Eisenbahnnetz gerechnet werden muss, aus welchem Grunde es gleichfalls dringend wünschenswerth erscheint, dass dem Staate die unbeschränkte Verfügung über diese bereits derzeit mit dem Staatsbahnnetze eng verbundene Bahnlinie gesichert werde.

Im Hinblicke auf die im Obigen dargelegten Gesichtspunkte glaubt die Regierung die Ertheilung der zur Perfection des Uebereinkommens erforderlichen legislativen Genehmigung, welche im Sinne des § 14 des Uebereinkommens bis längstens Ende Juni 1897 erfolgen müsste, mit vollem Grunde empfehlen zu können.

Der vorliegende Gesetzentwurf hat nun zum Zwecke, die Genehmigung zu erwirken.

Sie soll im Artikel I ausgesprochen und hiebei bestimmt werden, dass der Betrieb der Eisenbahn Lemberg-Bełzec ab 1. Jänner 1897 als für Rechnung des Staates geführt zu gelten hat.

Kraft Artikel II soll die Regierung zur Zahlung des an die Gesellschaft in zwei Raten zu entrichtenden Entgeldes durch Ausgabe von Titres der gesetzlich geschaffenen Investitionsschuld ermächtigt werden.

Artikel III enthält die weitere Ermächtigung, die aus dem Anlagecapitale herrührenden und dem Staate zufallenden Reserven zur Bedeckung der Kosten der behufs Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn Lemberg-Bełzec erforderlichen Investitionen mit der Verwendungsdauer bis Ende 1898 heranzuziehen. Von der sonst üblich gewesenen Bildung eines eigenen Investitionsfonds wurde Umgang genommen, weil die Bildung eines separaten Fonds mit den durch die Schaffung der staatlichen Investitionsanleihe inaugurirten Grundsätzen der Investitionspolitik nicht im Einklange stünde.

Durch Artikel IV sollen die im Falle der Annahme dieses Gesetzentwurfes sich ergebenden, dem beigedruckten Nachtragsvoranschlage ausgewiesenen Aenderungen des Finanzgesetzes für das Jahr 1897 nachträglich auch legislativ zum Ausdruck gebracht werden.

Die im Nachtragsvoranschlage unter lit. e) der Staatseinnahmen ausgewiesene Mindereinnahme per 171.800 fl. stellt den Wegfall der Betriebskostenvergütung für die Eisenbahn Lemberg-Bełzec dar, wogegen nunmehr die gesammten Betriebseinnahmen der genannten Bahn dem Staatseisenbahnbetrieb zukommen und demnach als Einnahmspost aufzunehmen sind.

Artikel V und VI enthalten die üblichen Bestimmungen über die in Ausführung des Uebereinkommens zu gewährenden Gebühren- und Stempelbefreiungen, sowie über die Betriebsführung der Bahn in eigener Regie des Staates.

Artikel VII endlich bestimmt den Eintritt der Wirksamkeit des Gesetzes mit dem Tage der Kundmachung und schliesst mit der Vollzugsbestimmung.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Erwerbsteuerpflicht einer Eisenbahn-Bauunternehmung beginnt mit dem Semester, in welchem der Bahnbau thatsächlich eingeleitet, resp. begonnen worden ist.

Die Bauunternehmung G. Z. und J. Gr. & Comp. bestritt die Gesetzmässigkeit der Entscheidung der galizischen Finanz-Landesdirection vom 2. Jänner 1895, Z. 92.439, womit die Erwerbbesteuerung für den Ausbau des 10. Loses der Eisenbahn St.-W. vom II. Semester 1892 an ausgesprochen worden war.

Der Thatbestand, welcher der angefochtenen Entscheidung zugrunde gelegt worden war, bestand darin, dass 1. sowohl nach der protokollarischen Angabe des mit einer schriftlichen Vollmacht ausgewiesenen Vertreters, wie auch laut Mittheilung der Bauleitung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in St. die gedachte Unternehmung auf Grund ihres Offertes vom 14. September 1892 den Bau des 10. Loses der Eisenbahn St.-W. übernommen und die Arbeiten am 10., resp. 22. October 1892 begonnen hat; 2. dass der Bevollmächtigte der Bauunternehmung sich auch zur Erwerbsteuerzahlung ausdrücklich für die Zeit vom II. Semester 1892 angefangen erklärt hat, und 3. dass die Gemeinde J., welche über die im Recurse gegen die Steuerverwaltung erhobene Einwendung, es sei Ende 1892 wohl eine Zufahrtsstrasse gebaut, nicht aber mit dem eigentlichen Bahnbau begonnen worden, einvernommen wurde, ausdrücklich erklärt hat, dass die Ingenieure des 10. Bauloses im October 1892 nach W. gezogen sind, und dass sie in dieser Zeit die Vermessungen, die Waldausstockung, sowie die Aushebe- und Anschüttungsarbeiten begonnen haben.

Angesichts dieses unanfechtbaren Thatbestandes gelangte auch der Verwaltungs-Gerichtshof zu der Ueberzeugung, dass die Arbeiten beim Baulose 10 der Eisenbahn St.-W. im Monate October, also im II. Semester 1892 begonnen haben, somit in dem Ausspruche der Finanzbehörde, dass die Erwerbbesteuerung von diesem Zeitpunkte an zu beginnen habe, eine Gesetzwidrigkeit nicht zu erkennen sei, und wies die Beschwerde als unbegründet ab.

[Erkenntniss vom 7. Jänner 1896, Z. 113; cf. Sammlung Budwiński, Band XX, pag. 39.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauconsensertheilung für Herstellungen am Südende der Station Graz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Putzgrube mit Wasserkrahn am Südende des Aufnahmsgebäudes am Südbahnhofe in Graz unter gleichzeitiger Erweiterung des beschränkten Plateaus zunächst der Signalhütte 343 durch Beseitigung der Böschung längs der Eggenberger Unterfahrt und Herstellung einer Stützmauer ertheilt. [E.-M.-Z. 6393/IV.]

— (Aenderung der Stellung der Zugschranken in km 212·399: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Aenderung der Stellung der Zugschranken bei der Wegübersetzung in km 212·399 der Linie Wien—Triest, und zwar parallel und in einer Entfernung von 3 m von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges, sowie unter gleichzeitiger Einschaltung eines automatischen Läutewerkes nach der mit Erlass vom 20. Juni 1896, Z. 294/IV, genehmigten Type in die Zugleitung, der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6599/IV.]

— Herstellung einer Holzlege beim Wächterhaus Nr. 786: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung für Krain beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung einer gemauerten Holzlege bei dem Wächterhause Nr. 786 der Linie Wien—Triest der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7364/IV.]

— (Errichtung zweier Geleise und Ueberstellung einer Hütte in der Station Wr.-Neustadt.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Errichtung zweier neuer Geleise und die Ueberstellung einer Zimmerhütte in der Station Wr.-Neustadt im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6809/IV.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellung eines Stockgeleises in der Station Innsbruck.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Stockgeleises von 120 m Länge im Anschlusse an die Reservemaschinen-Drehscheibe in der Station Innsbruck der Südbahn-Gesellschaft ertheilt. [E.-M.-Z. 6713/IV.]

— (Linie Bozen—Avio: (Herstellung eines Brunnens am Perron der Station Trient.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Herstellung eines Brunnens am Perron der Station Trient der Linie Bozen—Avio der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6704/IV.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Cilli-Wöllan: Bauconsensertheilung für ein Magazin in der Station Rietzdorf.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat der Südbahn-Gesellschaft als betriebführenden Verwaltung für die Herstellung eines Magazines in der Station Rietzdorf der steiermärkischen Localbahn Cilli-Wöllan durch Anton Turnšek in M.-Nazaret den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6960/IV.]

Projectirte Localbahn Neuhaus—Wobratein-Černowitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der in der Zeit vom 7. bis 9. Mai 1896 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der mit 0·76 m Spurweite auszuführenden Localbahn von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Wessely ob d. L.—Iglau zur Station Wobratein-Cernowitz der Staatsbahnlinie Ober-Cerekwe—Tabor—Pisek hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung obiger Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 8030/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Aenderung von Stationsnamen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Aenderung der Stationsnamen Mattuglie-Abbazia in „Abbazia-Mattuglie“ und Kühnsdorf in „Völkermarkt-Kühnsdorf“ genehmigt.
[E.-M.-Z. 6743/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 11. April, Z. 12.855, der Ungarischen allgemeinen Creditbank in Budapest
   a) für eine von der Endstation Báttaszék der Linie Dombovár—Báttaszék der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese längs der Donau in der Station Baranyavár-Monostor, eventuell Eszék der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villany verbindende,
   b) für eine von der Linie a) in Eszék abzweigende und diese in der Station Strižívojna-Vrpolje mit der Staatsbahnlinie Dálja — Bosna-Bród und deren Flügelbahn Strižívojna-Vrpolje—Samac verbindende
   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. April, Z. 18.098, dem Advocaten Koloman Barcza in Veszprém und Consorten
   a) für eine von der Station Bakony-Szt. László (Comitat Veszprém) der Localbahn Győr (Raab) - Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Dombovár ausgehende und diese über Oszlop, Cseteny, Szápár und die Gemarkung der Gemeinde Csernye in der Station Bodaik (Comitat Fehér [Weissenburg]) mit der Linie Uj-Szöny—Székesfehérvár der Südbahn verbindende,
   b) für eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende und diese über Csákvár und die Gemarkung der Gemeinde Alcsuth in der Station Bicske mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Uj-Szöny—Bruck a. d. L. der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende
   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 13. April, Z. 18.281, dem Grossgrundbesitzer Stefan Berzenczey in Szt. Háromság und dem Budapester Architekten und Civilingenieur Ernst Hauszer
   a) für eine von der zukünftigen Station Szováta der Linie Szováta—Maros-Vásárhely der projectirten Kis-Küküllöer (Klein-Kokelburg, Siebenbürgen) Comitats-Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895, Vorconcession Post 9) ausgehende, über Parajd, eventuell die Gemarkung der Gemeinde Alsó-Sófalva und weiterhin über Felsö-Sófalva bis zum Badeorte Korond (Comitat Maros-Torda) führende,
   b) für eine von der zukünftigen Station Szováta der Linie a) abzweigende und diese in der zukünftigen Station Sóvárad mit der Linie Balázsfalva (Blasendorf)—Parajd der projectirten Kis-Küküllöer Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129 ex 1895) verbindende
   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte schmalspurige Localbahnen Nagy-Becskerek-Bégapart—Kis-Zombor und Zsombolya (Hatzfeld)—Perjámos. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 46 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes zu Gunsten des Baues und Betriebes einer von der Station Nagy-Becskerek-Bégapárt (Béganferbahnhof) der Linien Nagy-Becskerek—Pancsova, Nagy-Becskerek—Zsombolya der Torontaler Comitats-Localbahnen, sowie der Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek abzweigenden und diese mit Berührung der Stadt Zsombolya über Nagy-Szerb-Szent Miklós in der Station Kis-Zombor der Linie Szeged—Kis-Zombor—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen (Eigenbetrieb) verbindenden, ferner einer von der Station Zsombolya der Linie Nagy-Becskerek—Zsombolya ausgehenden und diese in der Station Perjámos mit der Linie Valkány—Perjámos (Flügelbahn der Hauptlinie Verciorova—Orsova—Budapest—Marchegg der kgl. Ungar. Staatsbahnen) verbindenden schmalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43 ex 1893, Vorconcession Post 1 a, b). Concessionärin dieser im Sinne des den G.-A. XXXI ex 1880 ergänzenden G.-A. IV ex 1888, jedoch mit Schmalspur (0·76 m Spurweite) als Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden, insgesammt 65·5 km langen Linien ist die Torontáler Comitats-Localbahnen-Actiengesellschaft. Das Baukosten-Capital ist mit 1,241.000 fl., das ist mit 18.946 fl. per laufendes Kilometer, bemessen. Der Oberbau ist mit Stahlschienen im Gewichte von 10·9 kg per Currentmeter herzustellen.

Budapester Strasseneisenbahn - Actiengesellschaft. (Nachtrag II zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 46 verlautbart den Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 11. April 1897 betreffend den Nachtrag II zu der anlässlich der Umgestaltung auf elektrischen Betrieb erflossenen neuen Concessionsurkunde vom 19. September 1895, Z. 63.296 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1895), der Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft. Mit Nachtrag II zur Concessionsurkunde wird die Gesellschaft zum Baue und Betriebe einer in Fortsetzung ihrer über die Boulevards führenden Hauptlinie vom rechtsuferseitigen Brückenkopfe der Franz Josef-Brücke aus zum Bahnhofe der Südbahn-Gesellschaft (II. Stadtbezirk Buda-Krisztinaváros [Ofen-Christinenstadt]) und weiterhin mit Berührung entsprechender Strassenzüge zum Bahnhofe der Svábhegy (Schwabenberg)-Zahnradbahn im Anschlusse an ihre in das Zugliget (Auwinkel) führende Betriebslinie mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11) ermächtigt.

Projectirter Bau einer Zahnradbahn auf den Gipfel des Meerauges im Tatragebirge. (Kostenvoranschlag.) Die Ungarische Touristen-Gesellschaft hat die materielle Unterstützung des vom Civilingenieur Josef Pfirn entworfenen Tatra-Zahnradbahnprojectes beschlossen. Die projectirte Linie, deren gesammte Baukosten mit 900.000 fl. präliminirt sind, wird in Fortsetzung der von der Station Csorba der Hauptlinie Csácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Bahn zum Csorbaer See führenden, 5 km langen Zahnradbahn bis zum Tengerszem (Meerauge-See) und von dort aus bis zur Meeraugespitze (Gipfel der Tatra) führen. Die Endstation der projectirten Bahn wird in einer Höhe von 2330 m über der Meeresfläche liegen.

Dampftramway in Debreczen. (Umgestaltung auf elektrischen Betrieb.) Die von einem Budapester Bankconsortium erworbene, mit Dampf betriebene Strasseneisenbahn in Debreczen wird von der neuen Unternehmung auf elektrischen Betrieb umgestaltet.

Nográder Comitatsbahnen. (Aenderung des Stationsnamens Szakal.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der bisherige Name der Station Szakal der Nógráder Comitatsbahnen auf „Ráros-Szakal“ abgeändert wurde.

Kis-Küküllöer (Klein-Kokelburger) Localbahn Balázsfalva - Sóvárad - Parajd. (Constituirende Generalversammlung.) Am 27. April fand in Budapest unter Vorsitz des Präsidenten des Gründerconsortiums Obergespan Johann Sándor die constituirende Generalversammlung der 103 km langen Kis-Küküllöer Comitats-Localbahn Balázsfalva-Sóvárad-Parajd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 3) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Consortial-Präsidiums über die bisherige Thätigkeit des Executiv-Comité im Interesse der Realisirung des Projectes, sowie über die bereits gesicherte Finanzirung der Unternehmung zur Verlesung, welchem zufolge das gesellschaftliche Actiencapital 4,641.000 fl. beträgt. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, Ertheilung des Absolutoriums an das Gründercomité und protokollarischer Erklärung der erfolgten Constituirung der Unternehmung als Actiengesellschaft folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath, worauf der Obergespan des Kis-Küküllöer Comitates, Johann Sándor, zum Präsidenten des Directionsrathes erwählt wurde.

Die von der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende Linie Balázsfalva—Sóvárad—Parajd wird mit Durchschneidung der Comitate Kis-Küküllö und Maros-Torda in südwest-nordöstlicher Richtung die vorbenannte Hauptlinie in der zukünftigen Station Parajd mit der projectirten Linie Parajd—Csik-Karczfalva (Comitat Csik) verbinden und durch diese im Anschlusse an die Ghymespass-Linie ihre Fortsetzung zum Anschlusse an das kgl. rumänische Eisenbahnnetz finden, daher von Bedeutung für die Ergänzung des östlichen siebenbürgischen Eisenbahnnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1892) und speciell für die Ausbeutung der grossen ärarischen Salzbergwerke bei Sóvárad, sowie der dortigen ausgedehnten Waldbestände für den Export nach dem holzarmen Rumänien sein.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Februar 1897.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar ergibt für 65 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.221·61 Kilometer, Folgendes:

Im Monate Februar betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 21,740.355 Mk. oder 90.791 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 552 Mk. oder 0·90 pCt. weniger als in demselben Monate des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 74,233.114 Mk oder 3,995.722 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1851 Mk. oder 4·22 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende Februar betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 305,319.124 Mk. oder 16,716.201 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9365 Mk. oder 3·82 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 740,558.800 Mk. oder 38,804.088 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 22.323 Mk. oder 3·53 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 7,954.408 Mk. oder 307.644 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1205 Mk. oder 3·08 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 21,691.596 Mk. oder 862.456 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3233 Mk. oder 3·19 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln plant den Bau von Kleinbahnen: a) von Weiler über Waldalgesheim nach Windesheim oder Heddesheim; b) von Stromberg nach Bingen oder Bingerbrück.

Von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin ist in Aussicht genommen, in Fortsetzung einer geplanten Kleinbahn Berleberg-Raumland-Frankenberg eine Kleinbahn von Frankenberg nach Wega oder Wildungen herzustellen.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die an der Bahnstrecke Greiffenberg—Löwenberg gelegene Station Schmottseiffen führt seit 1. Mai die Bezeichnung Schmottseiffen (Lähn).

Die im Weichbilde der Stadt Leipzig gelegene Güterladestelle Eutritzsch führt fortab die Bezeichnung Leipzig-Eutritzsch.

— (Kleinbahn Perleberg — Hoppenrade.) Der Kreis West-Prignitz hat den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn von Perleberg bis zur Kreisgrenze bei Hoppenrade (in der Richtung nach Kyritz) in Angriff genommen. Die Bahn wird als Kreisbahn erbaut und erhält Anschluss in Perleberg an die Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn, an der Kreisgrenze bei Hoppenrade an die Ost-Prignitzer Kleinbahn Kyritz-Hoppenrade. Die 16·3 km lange Strecke, deren Eröffnung für Anfang October in Aussicht genommen ist, erhält folgende Stationen: Perleberg, Vor-Perleberg (ab Perleberg 1·6 km), Düpow (3·7 km), Kleinow (8·0 km), Ponitz (9·6 km), Gross-Werzin (12·7 km) und Vieseke (13·9 km); die Entfernung von Vieseke bis zur Kreisgrenze beträgt 2·4 km.

— (Kleinbahn Kyritz-Hoppenrade-Breddin.) Dem Kreise Ost-Prignitz, welcher den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Kyritz nach Hoppenrade mit Abzweigung nach Breddin beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Baden. (Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Heidelberg-Karlsthor.) Die Abfertigungsbefugniss der Station Heidelberg-Karlsthor wird bezüglich der Eilstückgüter mit Wirkung vom 15. Mai auf Sendungen im Einzelgewichte von nicht über 100 kg. beschränkt.

Schweiz. (Grundsätze für Weichen- und Signalverriegelungen.) Auf Anregung und im Einverständnisse mit dem Schweizerischen Eisenbahn-Departement hat der Schweizerische Eisenbahnverband folgende „Grundsätze für Weichen- und Signalverriegelungen auf Zwischenstationen von Hauptlinien“ adoptirt:

1. Der Ausschluss feindlicher Stellungen der Einfahrtssignale.

2. Die Abhängigkeit der Weichen von den Einfahrtssignalen, und zwar durch Verriegelung sämmtlicher spitzbefahrener Weichen in den für den Personen- und Güterzugverkehr regelmässig in Betracht kommenden Fahrstrassen (Haupt-, Kreuzungs- und Ueberholungsgeleise).

3. Die Sicherung der Fahrstrassen gegen Eindringen von Fahrzeugen aus Nebengeleisen (Geleise für den localen Güterdienst, Manöver-, Abstellgeleise u. s. w.) und, bei zweispuriger Anlage, auch aus dem zweiten Geleise durch Verriegelung von ablenkenden Weichen oder durch in die Verriegelung einbezogene Sperrschuhe.

Ausnahmen sind für Fahrten auf den mit dem Nebengeleise nicht unmittelbar verbundenen Zuggeleisen statthaft, wenn der Stockschienenanfang der Weiche, welche zum Nebengeleise führt, mindestens 60 m vom Polizeipfahle der Endweiche im Zuggeleise absteht und die dazwischen liegende Geleisestrecke vom diensthuenden Beamten übersehen werden kann.

Weitere Ausnahmen können je nach der Lage, Benutzung und Uebersehbarkeit der betreffenden Geleise auf begründetes Gesuch hin gestattet werden.

Schiffahrt.

Wiener Donaucanal. (Wiedereröffnung desselben bei Nussdorf.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat unterm 11. Mai nachfolgende Kundmachung erlassen:

Vom 15. Mai d. J. angefangen wird der Donaucanal an der Baustelle für die neue Absperrvorrichtung bei Nussdorf in einer lichten Breite von 20 m längs des linken Ufers für die Ein- und Ausfahrt von Wasserfahrzeugen jeder Gattung wieder geöffnet sein.

Die Einfahrt ist bis auf Weiteres von 10 Uhr 30 Minuten Vormittags bis zum Eintritte der Dämmerung gestattet.

Da jedoch durch die noch in Ausführung befindlichen Arbeiten vorübergehende Behinderungen der Einfahrt eintreten können, so werden unmittelbar am Nussdorfer Umschlage und am unteren Ende des Kuchelauer Leitwerkes Fahnenwachen aufgestellt sein, welche jede eintretende Verhinderung des Einfahrens durch Aufhissen, bezw. Schwenken von blauweissen Fahnen signalisiren werden.

Auf dieses Zeichen haben alle, die directe Einfahrt in den Wiener Donaucanal beabsichtigenden Wasserfahrzeuge unbedingt ausserhalb des Wiener Donaucanals an den öffentlichen Länden in der Kuchelau, Kahlenbergerdorf und Nussdorf zu landen und solange an Haft zu bleiben, bis die Wiedergestattung der Einfahrt gemeldet wird.

Um in diesen Fällen die rechtzeitige Landung zu sichern, wird an der Kahlenberger Lände eine Auffangpartie aufgestellt werden, deren Zuruf und sonstigen Anordnungen die Bemannung der Fahrzeuge und deren Führer genauestens Folge zu leisten haben.

Die in der Thalfahrt begriffenen Wasserfahrzeuge haben vor ihrer Einfahrt in den Wiener Donaucanal eine gegenseitige Entfernung von mindestens 2000 m einzuhalten.

Nach geschehener Einfahrt in den Donaucanal haben die Ruderschiffe am linken Canalufer unmittelbar unterhalb der Donauuferbahn-Brücke, und zwar in der Strecke bis zur Ausmündung des neuen Schleusencanals, zu landen (sich aufzufangen) und sofort auf das rechtsseitige Canalufer überzusetzen (zu sprengen); das rechte Canalufer von der Donauuferbahn-Brücke bis zur neuen Stadtbahn-Brücke in der Länge von 420 m dient als Warteplatz und provisorische Lände für Ruderschiffe.

Die nach stromabwärts anschliessende rechtsseitige Uferstrecke in der Länge von 142 m unterhalb der Stadtbahn-Brücke und der Streifplatz unterhalb des Gasthauses „König von Bayern“ dienen als Anlände und Warteplatz für Flösse mit der Maximalbreite von 10 m; an der zwischen diesen beiden Plätzen gelegenen und an das untere Ende des erstgenannten Platzes anschliessenden 60 m langen Uferstrecke dürfen der scharfen convexen Krümmung halber nur getheilte Flösse mit einer

Maximalbreite von 5 m, und an dem restlichen, 64 m langen, bis zum oberen Ende des genannten Streifplatzes reichenden Ufer dürfen nur kleine Trauner, Obstzillen etc., überhaupt Fahrzeuge, deren Breite 4 m nicht überschreitet, zur Verheftung gelangen.

Als Anlände und Warteplatz für leichte Flösse hat ferner das linke Canalufer von der Jubiläums-Brücke nach stromaufwärts in der Länge von 600 m zu dienen; die untere Hälfte dieser Lände wird jedoch für allgemeine Landezwecke nur insolange und insoweit benützt werden können, als dieselbe nicht durch Fahrzeuge occupirt sein wird, deren Fracht für die an diesem Ufer neu errichteten Lagerplätze bestimmt ist.

Die Vorschriften für die Benützung der provisorischen Anlände und Warteplätze im Donaucanale bleiben ungeändert.

Die Remorquirung der leeren Ruderschiffe in der Bergfahrt hat von Tagesanbruch bis 10 Uhr Vormittags und nach Eintritt der Abenddämmerung, das ist nach Einstellung der Einfahrt in den Donaucanal, der Gegenzug mit Pferden nur von Tagesanbruch bis 10 Uhr Vormittags zu erfolgen.

Wegen Passirung der Baustelle mit einem von Pferden oder von einem Dampfer gezogenen Schiffe in der Bergfahrt ist vorher das Einvernehmen mit der Bauleitung zu pflegen.

Als Anlände und Warteplatz für remorquirte leere Ruderschiffe wird der unterste, 300 m lange Theil des Kuchelauer Leitwerkes festgesetzt.

Die bisher auf Kosten des Baufonds für die Wiener Verkehrsanlagen bewirkte Remorquirung beladener Ruderschiffe von der Canalausmündung bei Kaiser-Ebersdorf nach canalaufwärts endigt mit 17. Mai d. J.

Die gänzliche Räumung der Lagerplätze am Hauptstrome, welche der Schiffahrt während der Canalsperre bei Nussdorf zur Verfügung gestellt waren, hat bis 15. Juli d. J. zu erfolgen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wachauer Vergnügungsfahrten Wien [Praterquai] — Krems — Aggsbach — Melk und zurück.) Die in den Vorjahren unterhaltenen Wachauer Vergnügungsfahrten werden mit dem 23. Mai wieder eröffnet. Vom 23. Mai ab fährt bis auf Widerruf an jedem Sonn- und Feiertage ein Separatschiff ab Wien-Praterquai um 6 Uhr 30 Minuten Früh nach Melk und zurück unter Berührung aller Schiffsstationen (Nussdorf, Korneuburg, Greifenstein, Tulln, Zwentendorf, Hollenburg, Krems, Stein, Rossatz, Weissenkirchen, Spitz, Aggsbach). Die Ankunft in Melk erfolgt um 3 Uhr 55 Minuten Nachmittags. Ab Melk fährt das Schiff um 4 Uhr 15 Minuten Nachmittags mit Ankunft in Wien um 9 Uhr Abends. Für diese Separatfahrten werden ab Wien-Praterquai besonders ermässigte Tour- und Retourkarten, nur zur Hin- und Rückfahrt mit diesem Schiffe und für den Tag, an welchem die Karte gelöst wurde, giltig, ausgegeben. Die am 6. Juni gelösten Tour- und Retourkarten gelten auch zur Rückfahrt am 7. Juni.

Die Fahrpreise betragen ab Wien-Praterquai nach allen Stationen bis inclusive Stein und retour nach Wien Praterquai: I. Platz 2 fl., II. Platz 1 fl. 10 kr.; ab Wien-Praterquai nach Rossatz, Weissenkirchen, Spitz, Aggsbach und retour nach Wien-Praterquai: I. Platz 2 fl. 50 kr., II Platz 1 fl. 50 kr. und ab Wien-Praterquai nach Melk und retour nach Wien-Praterquai: I. Platz 3 fl., II. Platz 1 fl. 70 kr per Billet.

Zwei Kinder unter 10 Jahren fahren mit einem Billet. Eine erwachsene Person und ein Kind unter 10 Jahren können unter Lösung einer Fahrkarte I. Platzes den II. Platz benützen. Halbe Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben. Den Besitzern dieser ermässigten Tour- und Retourkarten steht es frei, bereits an dem vorhergehenden Abende das um 9 Uhr 30 Minuten Nachts ab Wien-Praterquai nach Linz fahrende Postschiff bis Melk, ebenso in der Thalfahrt nach Wahl das Postschiff oder das Separatschiff bis Wien-Praterquai zu benützen.

Im gesammten Zwischenverkehre der Strecke Wien—Melk zu Berg und zu Thal werden für dieses Separatschiff ermässigte Tour-Fahrkarten, nämlich auf dem I. Platze solche zum Preise des II. Platzes, auf dem II. Platze solche zum Verdeckpreise des allgemeinen Personentarifes vom Jahre 1894 sammt Nachträgen ausgegeben. Bei Tourfahrten ist auf dem Postschiffe der normale Personentarif (I., II. und III. Platz) zu bezahlen. Jedes ganze Billet gibt Anspruch auf 25 kg Freigepäck. Separatcabinen werden zum Preise von 3 fl. für die Strecke Wien—Melk oder umgekehrt auf dem Tages-Separatschiff angewiesen. Auf dem Postschiffe ist für Separatcabinen die tarifmässige Gebühr zu entrichten. Die Tour- und Retourkarten sind auch vorher in den gesellschaftlichen Passagier-Expediten: Wien-Praterquai und Wien-Weissgärber, dann im Reisebureau „Courier" von Nagel und Wortmann, I., Operngasse, im Reisebureau von Schenker & Comp., I., Schottenring 3, und bei der gesellschaftlichen Agentie in Nussdorf erhältlich.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 14. bis 20. Mai.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

14. Mai, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Najade", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

18. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Stephanie", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

19. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

19. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Tritone", Capitän N. Laneve, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

20. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

14. Mai, Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
17. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän N. Covacevich,
19. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

16. Mai, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.
Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

16. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Thebe", Capitän L. de Stabile, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

16. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Aurora", Capitän G. Ghezzo, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

19. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

20. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Urano", Capitän B. Cobol, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Fiume—Alexandrien), Dampfer „Helios", Capitän R. Colledani, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Juni, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Orion", Capitän A. Leva, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn.

Einführung des I. Nachtrages zu dem vom 1. October 1895 giltigen Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 gelangt der obengenannte Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält in Ergänzung des Haupttarifes directe Fahrpreise und Bestimmungen für die directe Gepäcksabfertigung im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. pr. Eisenbahn Wien-Aspang einerseits und Stationen der Schneebergbahn andererseits, ferner die Fahrpreise von Rundreisekarten für eine vom Tage der Betriebseröffnung der Zahnradstrecke Puchberg am Schneeberg—Schneeberg zur Einführung gelangende Rundtour Wien (Westbahnhof)—St. Pölten—Lilienfeld—Hainfeld—Wöllersdorf—Schneeberg—Sollenau—Wien (Aspangbahnhof) oder umgekehrt.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1897. [347]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Verbandstarife Theil II, Heft 1, ist auf Seite 30 der Frachtsatz der Classe A in der Relation Zuczka-Bucuresti-Filaret von 720 auf 520 Centimes, ferner in dem vom 1. Juni 1895 giltigen Nachtrage I, Seite 17, der Theilfrachtsatz des Ausnahmetarifes 3/C I für Hainfeld von 489 auf 589 Centimes per 100 kg richtigzustellen.

Wien, am 13. Mai 1897. [348]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Trusesti in den Ausnahmetarif 10^{II} für Eier.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 wird die Station Trusesti der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 10^{II} für Eier von Geflügel aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Wien, am 15. Mai 1897. [349]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages III zu Theil II, Heft 1, 2 und 3, zum Localgütertarife, Neuauflage vom 1. Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 gelangt zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897, Theil II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag III zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Abänderungen, bezw. Ergänzungen;
II. Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřis, und zwar für die Theilstrecke Požar—Eule. — Der Nachtrag III zu Heft 1 und 2 enthält überdies die Ergänzung des Ausnahmetarifes IX der genannten Tarifhefte.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind bei den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. per Exemplar erhältlich.

Wien, am 12. Mai 1897. [350]

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages V.

Mit 1. Juli 1897 tritt zum Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1896 für obgenannten Kohlenverkehr der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält neue und abgeänderte Frachtsätze.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 kr. bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 13. Mai 1897. [351]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Juni 1897 gelangt

1. ein Nachtrag IV zu Theil II, Tarifheft Nr. 7, vom 1. October 1894 und
2. ein Nachtrag III zu Theil II, Tarifheft Nr. 9, vom 1. Juni 1895

zur Einführung.

Diese Nachträge, welche Aenderungen und Ergänzungen der betreffenden Haupttarife, bezw. Nachträge hiezu enthalten, sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Insoweit durch die vorbezeichneten Nachträge Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1897 in Kraft.

Wien, am 14. Mai 1897. [352]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. September 1896.

Ab 1. Juni 1897 gelangt der I. Nachtrag zur Ausgabe, welcher neue Frachtsätze für deutsche und ungarische Stationen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Mai 1897. [353]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Localbahn Saitz-Göding.

Am 16. Mai 1897 wird die Localbahn Saitz-Göding mit den Stationen Saitz, Gross-Pawlowitz, Borzetitz, Kobyli, Czeicz, Mutenitz, Göding und den Haltestellen Gross-Pawlowitz Markt und Brumowitz eröffnet.

Alles Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen und Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, am 15. Mai 1897. [354]

Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegischer Personenverkehr.

Einführung eines Anhanges zum Tarife.

Am 1. Juni 1897 tritt ein Anhang zum Tarif für den Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegischen Personenverkehr vom 1. April 1896 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neue Fahrpreise für einfache Schnellzugsfahrkarten zwischen deutschen und österreichischen Stationen einerseits und schwedischen, bezw. norwegischen Stationen andererseits über Sassnitz-Trelleborg, sowie zwischen deutschen und österreichischen Stationen einerseits und finnländischen Stationen andererseits über Kiel-Korsör, bezw. Warnemünde-Gjedser, bezw. Sassnitz-Trelleborg.

Wien, am 15. Mai 1897. [355]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saison-Fahrkarten II. und III. Classe für die Relation Wien (St. E. G.) — Trautmannsdorf.

Mit 1. Juni 1897 gelangen für die Relation Wien (St. E. G.) — Trautmannsdorf Saison-Fahrkarten II. und III. Classe in Packeten à 40 Tourkarten unter Einhaltung der im Nachtrage VII zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck enthaltenen Bestimmungen zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

	Preis à 40 Tourkarten in Gulden II. Classe	Preis à 40 Tourkarten in Gulden III. Classe
Wien (St.E.G.)—Trautmanndorf	25·05	12·60

Wien, am 14. Mai 1897. [356]

Personenverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1897 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1896 ersetzt wird.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst um den Preis von 1 Franc von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 14. Mai 1897. [357]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Einführung neuer Frachtsätze.) Für die Beförderung von Steinkohlen von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirkes nach den Stationen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen in Sendungen von mindestens 45.000 kg, beziehungsweise bei Verfrachtung einer Jahresmenge von 5 Millionen Kilogramm gelangen seit 1. April 1897 nicht die in dem an diesem Tage in Kraft getretenen bezüglichen Ausnahmetarife (für Steinkohlensendungen vom Waldenburger etc. Reviere nach den Directionsbezirken Berlin und Stettin etc.) auf Seite 62/63 unter II enthaltenen, sondern anderweite, niedrigere Frachtsätze zur Erhebung.

Diese Sätze sind bis zur Aufnahme in den nächsten Tarifnachtrag von den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Neue Tarifnachträge.) Mit Giltigkeit vom 15. April ist zum Tarifheft II B der IV. Nachtrag, zum Tarifheft II D der I. Nachtrag, zum Tarifheft II G der I. Nachtrag und zum Transittarif für Getreide und Baumwolle ab den Rhein- und Main-Umschlagstationen nach der Ostschweiz der II. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen und vom Gütertarifbureau der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen unentgeltlich bezogen werden können, enthalten u. A. neue directe Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Malz und Mühlenfabrikate, ferner für Pitch-Pine-Holz, Yellow-Pine-Holz und amerikanisches Eichen-, Pappel- und Nussbaumholz.

Die in dem vorgenannten Transittarife und im I. Nachtrag zu demselben enthaltenen Frachtsätze für Getreide ab Mannheim, Ludwigshafen a. Rh., Frankfurt a. M., Frankfurt-Sachsenhausen, Kassel, Mainz, Gustavsburg, Speyer Hafen und Worms Hafen gelten künftig nur noch für die Artikel Buchweizen, Hirse und Mais; die übrigen Artikel (Weizen, Roggen [Korn], Gerste und Hafer), werden zu den in den neuen Nachträgen zu den Tarifheften II D und II G, sowie im Tarifheft II C vom 1. April enthaltenen billigeren Taxen des Ausnahmetarifes Nr. 12 abgefertigt. Die seitherigen Taxen für den Verkehr zwischen Worms Hafen und den Stationen der Sihlthalbahn treten bezüglich der Artikel Weizen, Roggen (Korn), Gerste und Hafer mit dem 1. October ohne Ersatz ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II. (Aufhebung einer Frachtermässigung.) Mit Giltigkeit vom 8./20. Mai wird die nach dem Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil II, bestehende Frachtermässigung für Tannin im Verkehre nach Moskau, St. Petersburg und St. Petersburg Zollstation aufgehoben. Der Tarif ist daher auf Seite 191 durch Entfernung der *) *) bei Tannin zu berichtigen.

Frankfurt a. M. u. s. w.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarif 13.) Vom 1. April an wurde Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt, in den Ausnahmetarif 13 aufgenommen.

Dieser Ausnahmetarif erhält die gleiche Fassung wie Ausnahmetarif 5 des Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Juli 1895.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1049	Böhmischen Nordbahn		Schotter	Neratovic*)	Satalic	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Nur für zum Bau der Strasse von Satalic nach Radonic bestimmte Sendungen, welche mit an die Gemeinde Radonic adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Anhang zum Localgütertarif	6 kr.	3 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1898	*) Solange die Haltestelle Kojetic - Grossdorf offen ist, auch für diese giltig
1050	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Baumaterialien	Bludenz Innsbruck	St. Anton	Gilt nur für Baumaterialien zum Baue eines Restaurations-Gebäudes auf Bahngrund in der Station St. Anton, bei Aufgabe als Frachtgut, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Frachtbriefe müssen an den Restaurateur C. Schuler in St. Anton adressirt sein	Vom 21. Mai 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Frachtsätzen der Gebührenberechnungs-Tabelle bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·1 kr. = 2 h pro 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirken ist	
1051	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rohbenzin (Petroleumnaphtha [vergleiche die Abtheilung b, des in der 8. Rubrik genannten Tarifes])	sämmtlichen in dem in der 8. Rubrik genannten Tarife enthaltenen österr. Verbandstationen	Fürth, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. November 1895	Verschieden	Die im vorgenannten Tarife enthaltenen Frachtsätze der Station Fürth, ermässigt um 7 Pfennige per 100 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1052	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamotteziegel und Trottoirplatten aus Thonmasse der Position Z-1; Chamottemehl und Chamottemörtel der Position C-9; Chamottesteine der Position C-8; Steinzeugröhren der Position S-66 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I	Kosten (k. k. St. B.)	Brünn (St. E. G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 68		Im Kartirungswege		
			Ofenkacheln der Position O-11							104				
1053	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Pöstyen	Tetschen (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 275		Im Kartirungswege		
					Reichenberg					294				
					Swarow					293				
					Turnau					272				
					Starkenbach					275				
					Senftenberg					213				
					Josefstadt-Jaroměř					231				
					Königgrätz					227				
					Lissa					240				
					Hohenbruck					217				
					Adlerkosteletz					219				
					Zwickau i. B.					303				
					Rumburg					301				
					Schluckenau					305				
					Böhm.-Leipa					285				
					Kreibitz-Teichstatt					297				
					Kuttenthal					257				
					Wildenschwert (St.E.G.)					191				
					Chotzen					196				
					Tyništ (St.E.G.)					204				
					Pardubitz (St.E.G.)					207				
					Kolin (St.E.G.)					221				
					Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)					275				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1054	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Pflastersteine	Prag (St.E.G.) Hrabovka transit	Aussig (St.E G.) loco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Nachtrag II zu Theil II, Heft 1 (Oesterr. Eisenbahnverband), giltig vom 1. Februar 1896	29 kr.	16 kr.	13 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1055	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		a) Eisenbahn-Bau- und Betriebsmaterialien, b) Fahrbetriebsmittel	den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Zell am See oder Bruck-Fusch	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Pinzgauer Localbahn oder für dieselbe bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die Generalbauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	ad a) 0·1 kr. — 0·2 h pro 100 kg und 1 km, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. 8 h pro 100 kg. ad b) 50% Nachlass von den normalen Frachtgebühren, unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirkende Vorlage der auf die bezeichnete Generalbauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
1056	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kieserde und Kies der Position E—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zsolna		Verladung in offenen Wagen und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen gemeinsamen Bestimmungen des Tarif-Theiles I	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Directe Frachtsätze für Kieserde und Kiestransporte bestehen nicht	Heller		Im Kartirungswege		
					Bochnia					64				
					Borysław					120				
					Brody					130				
					Buczacz					152				
					Czernowitz					158				
					Czortków					158				
					Drohobycz					116				
					Friedrichshütte					36				
					Hadikfalva					168				
					Husiatyn					166				
					Jarosłau					94				
					Kolomea					146				
					Lemberg					114				
					Mikołajow-Drohowyże					122				
					Monasterzyska					148				
					Podwołoczyska					146				
					Przemyśl					100				
					Rzeszów					86				
					Stanislau					138				
					Itzkany					174				
					Tarnów					72				
					Zuczka					158				

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1057	**Südbahn-Gesellschaft**		Lebensmittel und Emballagen	Sämmtlichen Stationen der Strecke Wien S.B.—Triest S.B.	Monfalcone	Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano, bezw. der im Bau befindlichen Eisenbahnlinie Cervignano-Landesgrenze bestimmt und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. an die Bauleitung der Eisenbahnlinie Cervignano-Landesgrenze adressirt sein. a) Bei Beförderung als Eilgut b) „ „ „ Frachtgut in jedem Gewichte c) „ „ „ „ und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	a) 0·8 Heller b) 0·4 „ c) 0·31 „ pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		
1058	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdünger-Fabrikation der Position D—15 des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Graz (S.B.)	Roztok und Selč	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen	186 Heller	154 Heller incl. Mgb.	32 Heller	Im Kartirungswege		
1059	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Mauer- und Dachziegel	Předměřitz	Gablonz a/N. Neudorf a/N.	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 24·0 24·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
1060	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Pflastersteine der Classe C	Einsiedl	Hohenelbe	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung der Stadt Hohenelbe bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	32·0 kr.	21·0 kr.	11·0 kr.	Im Kartirungswege		In den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Hohenelbe als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
36	Nr. 46 vom 22. April 1897	915	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Pflastersteine	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Chotzen (St.E.G.)	In der Rubrik 14 ist nachzutragen: „Der betreffende Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche von der Gemeinde Chotzen zur Pflasterung der öffentlichen Strassen daselbst bezogen werden. Diese Sendungen müssen an das Gemeindeamt in Chotzen adressirt sein.“ Giltig vom 25. Juli 1897	
37	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	117	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kartoffeln der Pos. K, 8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stationen des Abschnittes A, östlich und nördlich von Dembica	Stationen der Strecke Grybów — Zwardon, Podgórze-Plaszów — Skawina — Oswięcim, Skawina — Sucha und Alt-Sandec — Muszyna-Krynica	Mit Giltigkeit vom 21. Mai bis 30. September 1897 sind auch die in der nachstehenden Gebührenberechungs-Tabelle erscheinenden Frachtsätze anzuwenden:	

Kilometer	Normaler Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Kilometer	Normaler Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Kilometer	Normaler Frachtsatz	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass
	Kreuzer ö. W. pro 100 kg				Kreuzer ö. W. pro 100 kg				Kreuzer ö. W. pro 100 kg		
551—560	60	54	6	651—660	68	62	6	751—760	76	70	6
561—570	61	55	6	661—670	69	63	6	761—770	77	71	6
571—580	62	56	6	671—680	70	64	6	771—780	78	72	6
581—590	63	57	6	681—690	71	65	6	781—790	79	73	6
591—600	64	58	6	691—700	72	66	6	791—800	80	74	6
601—610	64	58	6	701—710	72	66	6	801—810	81	75	6
611—620	65	59	6	711—720	73	67	6	811—820	82	76	6
621—630	66	60	6	721—730	74	68	6	821—830	83	77	6
631—640	67	61	6	731—740	75	69	6	831—840	84	78	6
641—650	68	62	6	741—750	76	70	6	841—850	85	79	6

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
48	Nr. 55 vom 13. Mai 1897	1020	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Maschinen und Maschinentheile	Oderberg trs.	Zsolna trs.	Der Text der Rubrik 6 der ursprünglichen Kundmachung ist noch folgendermassen zu ergänzen: „Die Sendungen müssen zur Neueinrichtung und zum Umbau der Cellulose-Fabrik in Torda bestimmt sein“. Der Text der Rubrik 13 hat zu lauten: „Gegen Vorlage der auf die Cellulose-Fabrik in Torda als Empfängerin lautenden Original- und Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1898 vorzlegen sind	

Bau-Ausschreibung.

Auf den für die Commission für Verkehrsanlagen in Wien herzustellenden Linien der Wiener Stadtbahn sind in den Baulosen 17 und 18, und zwar in der Station **Hütteldorf-Hacking** der **Wienthallinie** und in der Haltestelle **Breitensee**, sowie in der Station **Penzing** der **Vororteliuie**, die **Hochbauarbeiten** im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt zum Theil gegen Pauschalbeträge, zum Theil gegen Nachmass.

Die annäherungsweise ermittelten Kosten der Arbeiten betragen abgerundet für die Station Hütteldorf-Hacking fl. 340.000 ö. W., für die Haltestelle Breitensee fl. 60.600 und für die Station Penzing fl. 48.700.

Der Vollendungstermin ist für sämmtliche Arbeiten in der Station Hütteldorf-Hacking mit 31. December 1897 und für den an Stelle des zu demolirenden alten Aufnahmsgebäudes herzustellenden Seitentract mit 31. August 1898, in der Haltestelle Breitensee und in der Station Penzing mit 31. December 1897 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formulare hiefür, die Preisliste, die Baubeschreibung, die Detailkostenberechnungen der Pauschalsummen, sowie die Pläne sind bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Mariahilferstrasse 126), für die Station Hütteldorf-Hacking bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Wienthal- und Donaucanallinie (IX. Waisenhausgasse 16), für die Haltestelle Breitensee und für die Station Penzing bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Vororte- und Donaustadtlinie (XV. Gerstnerstrasse 1) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **31. Mai 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn einzureichen. Der Bauwerber hat bis zum 9. Juni 1897 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Bauwerber bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzuthun vermögen.

Angebote, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Angebotes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des für Hütteldorf-Hacking 17.000 fl., für Breitensee 3000 fl. und für Penzing 2500 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Vergebungsgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Mai 1897.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 58. **Wien, 20. Mai 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels, sowie des Eisenbahnministeriums vom 10. Mai 1897, *) durch welche die mit der Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 18. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 177, erlassenen Durchführungsbestimmungen zu dem Gesetze vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels theilweise abgeändert und ergänzt werden.

Die mit der Verordnung der k. k. Ministerien der Finanzen und des Handels vom 18. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 177, zu dem Gesetze vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, erlassenen Durchführungsbestimmungen werden mit dem Geltungsbeginne vom 15. Mai 1897 hinsichtlich der nachstehend angeführten Paragraphe, bezw. einzelnen Absätze der letzteren in nachfolgender Weise theilweise abgeändert und ergänzt und lauten nunmehr wie folgt:

§ 2, Z. 2, lit. l), lautet:

Umschliessungen und Behältnisse, in denen Waaren verpackt sind (Emballagen), jedoch nur insoweit, als dieselben für das Zollverfahren nicht abgesondert von der Waare zu erklären sind.

§ 2, Z. 2, lit. q), lautet:

In dem nach den Zollvorschriften oder auf Grund von Verträgen zollfrei zulässigen Verkehre das zur Weide, Stallfütterung oder zur Arbeit über die Grenze ein- und austretende, bezw. wiederein- und wiederaustretende Vieh, einschliesslich der während der Weide, Stallfütterung oder Arbeit von demselben gewonnenen Erzeugnisse und des in der Zwischenzeit zugewachsenen jungen Viehes, ferner die Aussaat zum Anbaue und die zur vorübergehenden Benützung dienenden landwirthschaftlichen Maschinen und Arbeitsgeräthschaften.

Im § 2 ist nach Z. 9 anzufügen:

10. Die sonst der mündlichen statistischen Anmeldung gemäss § 13, Z. 1 der Verordnung unterliegenden Waaren und Gegenstände, wenn sie in Mengen unter 0·500 kg vorkommen.

Diese Befreiung findet jedoch auf cumulative Anmeldungen mittelst gebührenfreier Verzeichnisse oder Vormerke (§ 22, dritter und achter Absatz der Verordnung) keine Anwendung.

§ 6, zweiter Absatz, lautet:

Die Anmeldescheine für die Wiederausfuhr enthalten überdies die Rubriken: „Menge der in den wiederausgeführten, veredelten oder reparirten Waaren enthaltenen ausländischen Stoffe“ und „inländischen Zuthaten“, ferner „Nummer und Jahrgang der Eingangsvormerkregisterpost, unter welcher, sowie Name jenes Zollamtes, bei welchem seinerzeit die Eingangszollamtshandlung stattgefunden hat“; die

*) Enthalten in dem am 15. Mai 1897 ausgegebenen XLVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 119.

Anmeldescheine für die Wiedereinfuhr enthalten in analoger Weise die Rubriken: „Menge der in den wiedereingeführten, veredelten oder reparirten Waaren enthaltenen inländischen Stoffe“ und „ausländischen Zuthaten“, ferner „Nummer und Jahrgang der Ausgangsvormerkregisterpost, unter welcher, sowie Name jenes Zollamtes, bei welchem seinerzeit die Ausgangszollamtshandlung stattgefunden hat“.

§ 7, lit. a), Z. 4, lautet:

Die Menge (gemäss § 17 der Verordnung) in den entsprechenden Subrubriken, überdies bei der Wiederausfuhr im Veredlungs- und Reparatursverkehre auch die Menge der in den wiederausgeführten Waaren enthaltenen ausländischen Stoffe und inländischen Zuthaten, sowie bei der Wiederausfuhr im Vormerkverkehre überhaupt die Nummer und den Jahrgang der Eingangsvormerkregisterpost, unter welcher, endlich den Namen jenes Zollamtes, bei welchem seinerzeit die Eingangszollamtshandlung stattgefunden hat, bei der Wiedereinfuhr im Veredlungs- und Reparatursverkehre auch die Menge der in den wiedereingeführten Waaren enthaltenen inländischen Stoffe und ausländischen Zuthaten, sowie bei der Wiedereinfuhr im Vormerkverkehre überhaupt die Nummer und den Jahrgang der Ausgangsvormerkregisterpost, unter welcher, endlich den Namen jenes Zollamtes, bei welchem seinerzeit die Ausgangszollamtshandlung stattgefunden hat.

Im Falle beim Veredlungsverkehre unter einer Vormerkregisterpost mehreren Nummern des statistischen Waarenverzeichnisses angehörige Waaren vorkommen, ist in Rubrik 6 der Anmeldescheine für die Wiederausfuhr oder Wiedereinfuhr auf Grund der Abschreibungen im Vormerkscheine die Menge für jede zu einem und demselben Vormerkscheine gehörige, je einer Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses angehörige Waare abgesondert anzugeben und in Rubrik 8 unter der Vormerkregisterpostnummer in derselben Querspalte, in welcher die Menge eingetragen erscheint, die diesbezügliche statistische Nummer anzusetzen, damit ersichtlich wird, von welcher Waarengattung eine Wiederausfuhr oder Wiedereinfuhr erfolgte.

Als inländische, beziehungsweise ausländische Zuthaten sind nicht nur jene Stoffe in-, beziehungsweise ausländischen Ursprunges zu verstehen, welche mit den dem Veredlungs- oder Reparatursverkehre unterzogenen Gegenständen verarbeitet erscheinen, sondern auch solche Waaren und Gegenstände, die, wenn sie auch kein untrennbares Ganze mit den zur Wiederaus-, beziehungsweise Wiedereinfuhr gelangenden veredelten oder reparirten Waaren bilden, doch ausschliesslich zum Gebrauche in Verbindung mit diesen letzteren dienen und denselben in keiner grösseren Quantität beigegeben erscheinen. als dies die einmalige Completirung der veredelten oder reparirten Waaren erfordert.

§ 11, erster Absatz, lautet:

Waaren, welche einer und derselben Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses, beziehungsweise demselben Alinea einer Nummer angehören, jedoch verschiedener Provenienz oder Destination sind oder verschiedenen Zollsätzen unterliegen (z. B. Kleidungen), dürfen nicht in einer Querspalte angemeldet werden, sondern ist für jedes Herkunfts- oder Bestimmungsland (beziehungsweise für jede einem verschiedenen Zollsatze unterliegende Waare) eine eigene Querspalte zu benützen und eventuell zum Zwecke der getrennten Nachweisung eine Untertheilung der Querspalten vorzunehmen. In keinem Falle wird jedoch hiedurch die nach den obigen Vorschriften zu bemessende statistische Gebühr berührt; nur hat in solchen Fällen die Partei auf dem Anmeldescheine die Anmerkung zu machen, dass diese Waaren zu einer Stammerklärung (einem Frachtbriefe) gehören.

§ 13, Z. 1, zweiter Absatz, lautet:

Die mündliche Anmeldung als Grenzverkehr ist jedoch in allen obigen Fällen nur unter der weiteren Voraussetzung zulässig, dass der Transport der Waaren nicht mittelst der Post oder (im Frachten-, Personengut- oder Handgepäcksverkehre) der Eisenbahnen oder Schiffahrts-Unternehmungen stattfindet, und dass diese Anmeldung bei dem dem Wohnorte der Partei zunächstliegenden Grenzzollamte (Expositur, Finanzwach-Abtheilung) oder bei einem diesem Zollamte unmittelbar benachbarten Zollamte abgegeben wird.

Im § 13 ist am Schlusse anzufügen:

Die mündliche statistische Anmeldung ist gleichzeitig mit der Zollerklärung abzugeben.

Im § 17 ist nach dem ersten Absatze einzuschalten:

Werden zu einer Zollerklärung mehrere Anmeldescheine abgegeben, so sind dieselben von den Zollämtern (Exposituren, Finanzwach-Abtheilungen) am oberen Rande durch fortlaufende römische Ziffern (I, II, III u. s. w.) zu bezeichnen.

Im § 17 ist ferner nach dem vierten Absatze einzuschalten:

Wenn in einer Nummer, beziehungsweise einem Alinea des statistischen Waarenverzeichnisses mehrere Waarengattungen aufgeführt erscheinen, in der zur Anmeldung gelangenden Sendung jedoch nicht alle diese Waarengattungen thatsächlich vertreten sind, so ist im Anmeldescheine nicht der ganze Text der betreffenden Nummer, beziehungsweise des betreffenden Alinea, sondern nur die Benennung der wirklich vorliegenden Waare oder Waaren einzusetzen.

§ 17, drittletzter Absatz, lautet:

Die Menge der Waaren und Gegenstände ist in der Regel in Kilogramm und Gramm, ausnahmsweise, wo dies im statistischen Waarenverzeichnisse besonders bemerkt ist (entweder nebstbei oder allein), nach der Stückzahl oder nach Tonnentragfähigkeit anzumelden, das Gewicht ist bei der Einfuhr je nach den für das Zollverfahren geltenden Bestimmungen des Zolltarifes entweder in Brutto oder in (wirklich erhobenem oder durch Abzug der Tara berechnetem) Netto, dagegen im gesammten Vormerkverkehre stets in Netto, bei der Aus- und Durchfuhr immer in Brutto anzumelden, mit der Ausnahme jedoch, dass bei der Ausfuhr von Zucker und Branntwein gegen Ausfuhr-Bonification (Steuerrestitution), ferner bei der Ausfuhr von Flüssigkeiten in Cisternenwaggons stets das Nettogewicht anzugeben ist. Bei nach obiger Vorschrift in Brutto anzumeldenden Waaren ist, wenn dieselben ledig verladen vorkommen, in der hiezu bestimmten Subrubrik der Anmeldescheine für die Ein- und Ausfuhr im freien Verkehre (§ 5, Z. 4, der Verordnung) das Wort „ledig“ einzusetzen.

§ 18, sechster Absatz, lautet:

Die Zollämter haben die ihnen von den Finanzwach-Abtheilungen zugekommenen Anmeldescheine hinsichtlich der richtigen Ausfertigung und Vergebührung zu überprüfen, zum Zeichen, dass dies geschehen ist, mit dem Amtsstempel zu versehen und spätestens am 6. jedes Monates an das k. k. Handelsministerium (Statistisches Departement H. St.) abzusenden.

§ 18, letzter Absatz, lautet:

Die von den leitenden Finanzbehörden hinsichtlich der statistischen Erfassung des Verkehres auf Nebenwegen getroffenen obigen Vorkehrungen sind ehestens zur Kenntniss des k. k. Handelsministeriums (Statistisches Departement H. St.) zu bringen.

Im § 20 ist dem ersten Absatze am Schlusse anzufügen:

Langen hierlands aufgegebene anmeldepflichtige Ausfuhrsendungen zur zollämtlichen Abfertigung bei einem Grenzzollamte ohne Anmeldescheine an, so ist von der Einleitung einer Strafamtshandlung Umgang zu nehmen, sobald aus den Begleitpapieren erhellt, dass den Sendungen bei der Aufgabe Anmeldescheine beigegeben worden waren. Zum Ersatze der sohin in Verlust gerathenen ursprünglichen Anmeldescheine sind neue solche in den Grenzstationen — jedoch vor dem Austritte der Sendungen — auszufertigen und die hiezu erforderlichen Daten den Begleitpapieren zu entnehmen.

§ 20, vorletzter Absatz, lautet:

Wenn die Aufgabe der Ausfuhrgüter bei einer Station in den Ländern der ungarischen Krone, in Bosnien oder der Herzegowina stattfand und diese Güter über ein k. k. Zollamt austreten sollen, so ist, falls dieselben bereits bei einem kgl. ungarischen oder bosnisch-herzegowinischen Zollamte zollamtlich behandelt und statistisch erfasst wurden, ein statistischer Anmeldeschein überhaupt nicht zu fordern (§ 1 des Gesetzes und § 2, Z. 8, der Verordnung); falls diese letzteren Amtshandlungen von einem kgl. ungarischen oder bosnisch-herzegowinischen Zollamte nicht vorgenommen wurden, ist ein gebührenfreier Anmeldeschein erforderlich (§ 11, Z. 3, des Gesetzes und § 25, Z. 2, der Verordnung).

Die Pflicht zur Abverlangung und Uebernahme oder zur Selbstausfertigung dieser gebührenfreien Anmeldescheine obliegt der die zollämtliche Abfertigung veranlassenden hierländischen Grenzstation, beziehungsweise, wenn diese Abfertigung bei einem k. k. Innerlandszollamte erfolgt, der in Betracht kommenden hierländischen Innerlandsstation. Wenn jedoch derartige anmeldepflichtige, in den genannten Ländern ursprünglich aufgegebene Sendungen erst hierlands mittelst neuer Frachtbriefe in das Ausland weiter aufgegeben werden, so hat die betreffende hierländische neue Aufgabsstation die statistischen Anmeldescheine zu verlangen, bezw. selbst auszufertigen, welche Anmeldescheine jedoch in diesem Falle bei der zollämtlichen Abfertigung gebührenpflichtig sind.

Im § 20 ist ferner im letzten Absatze vor dem letzten Satze desselben nach den Worten „erkennbar ist“ und vor den Worten „diese Erklärung“ einzuschalten:

Die öffentlichen Transportanstalten haben bei Entgegennahme der obenerwähnten abändernden Verfügung, jedenfalls aber vor Ausfolgung der betreffenden Waaren an die Parteien, von denselben die Abgabe der bezüglichen schriftlichen berichtigenden Erklärung zu verlangen.

Schliesslich ist am Schlusse des § 20 folgender neuer Absatz anzureihen:

Den öffentlichen Transportanstalten ist es gestattet, die statistischen Gebührenmarken, die auf jenen Anmeldescheinen angebracht sind, welche die Sendungen vor deren thatsächlicher zollämtlicher Abfertigung und statistischer Anmeldung auf dem Transporte begleiten, behufs Verhinderung ihrer nochmaligen Verwendung mit dem Tagesstempel an einer Ecke, jedoch nur in der Weise abzustempeln, dass genügender Raum für den Amtsstempel des Zollamtes übrig bleibt und dass hiedurch die etwa bereits früher erfolgte Verwendung der Gebührenmarken nicht verdeckt werden kann (§ 26, 7. und 8. Absatz der Verordnung).

§ 21 lautet:

Die Zollämter haben die statischen Anmeldescheine (mit Ausnahme jener, welche ihnen von den Finanzwach-Abtheilungen im Sinne des § 18 der Verordnung zukommen) am 8., 16., 24. und letzten Tage jedes Monates, und, wenn an diesen Tagen keine Postverbindung besteht, an den diesen Vorlageterminen unmittelbar vorhergehenden jeweiligen Posttagen, nach den fortlaufenden Nummern der betreffenden Zollregister geordnet, an das k. k. Handelsministerium (Statistisches Departement H. St.) abzusenden.

§ 22, zweiter Absatz, lautet:

Auf Grund dieser Parteienangaben und amtlichen Erhebungen, sowie der Eintragungen in das Zollregister und der etwaigen schriftlichen zollämtlichen Erklärungen der Parteien haben die Zollämter und die Exposituren monatlich Auszugsbögen zu verfassen und dieselben längstens am 6. des darauffolgenden Monates an das k. k. Handelsministerium (Statistisches Departement H. St.) abzusenden.

In die Auszugsbogen für die Wiederaus-, bezw. Wiedereinfuhr sind auch jene beim Amte im Vormerkverfahren in der Ein-, bezw. Ausfuhr behandelten Waaren auf Grund der Aufschreibungen im Vormerkregister aufzunehmen, welche in der Wiederaus-, bezw. Wiedereinfuhr der mündlichen Anmeldung bei einem anderen Amte unterzogen wurden, welches letztere Amt daher diese Waaren in die Auszugsbogen nicht aufzunehmen hat.

Die in den Zollregistern eingetragenen statistisch mündlich angemeldeten Waaren sind daselbst mit einem „m" als solche zu kennzeichnen, um deren Uebertragung in die Auszugsbogen, sowie die Ausscheidung der in die Auszugsbogen nicht zu übertragenden statistisch schriftich angemeldeten Waaren zu erleichtern.

§ 22, vierter Absatz, lautet:

Die Finanzwachorgane haben die aus den mündlichen statistischen Anmeldungen erhobenen Daten in die Notizregister einzutragen und letztere, sowie die im vorigen Absatze erwähnten Vormerke demjenigen Zollamte am 1. eines jeden Monates zur Benützung für die Auszugsbogen vorzulegen, welchem sie in zollämtlicher Beziehung zugewiesen sind oder zu diesem Zwecke von der leitenden Finanzbehörde zugewiesen werden.

Im § 22 ist dem 7. Absatze am Schlusse anzufügen:

Dieser Vorgang empfiehlt sich insbesondere für die mit fremden Zollämtern zusammengelegten hierländischen Zollämter behufs Ergänzung der Daten über den Reisendenverkehr in der Ausfuhr, insoweit derselbe von den fremdländischen Zollämtern der Einfuhrzollamtshandlung unterzogen wurde.

§ 22, achter Absatz, lautet:

Den leitenden Finanzbehörden steht es ferner zu, vertrauenswürdige Geschäftsleute, welche nahe der Landesgrenze im Inlande Verkaufsstellen besitzen, über ihr Ansuchen oder von Amtswegen zu ermächtigen, an Stelle ihrer Consumenten (Kunden) die statistischen mündlichen Anmeldungen über die von ihnen im Grenzverkehre (§ 13, Z. 1 der Verordnung) abgesetzten Waarenmengen täglich oder wöchentlich den Zollämtern oder Finanzwach-Abtheilungen oder den bei ihnen erscheinenden Finanzwachangestellten durch Abgabe eines gebührenfreien (§ 25, Z. 3 der Verordnung) Verzeichnisses zu erstatten, in welch letzterem die an je einem Tage abgesetzten Gesammtmengen jeder einzelnen Waarengattung getrennt anzuführen sind. Der Inhalt dieser Verzeichnisse ist in die Auszugsbogen aufzunehmen, und sind diese Verzeichnisse beim Amte ein Jahr lang aufzubewahren.

§ 22, letzter Absatz, lautet:

Die von den leitenden Finanzbehörden hinsichtlich der statistischen Erfassung des Verkehres auf Nebenwegen oder bezüglich der statistischen Anmeldung mittelst der angeführten gebührenfreien Verzeichnisse getroffenen oben erwähnten Vorkehrungen sind ehestens zur Kenntniss des k. k. Handelsministeriums (Statistisches Departement H. St.) zu bringen.

§ 26, sechster Absatz, lautet:

Bei der schriftlichen Anmeldung geschieht die Entrichtung der statistischen Gebühr durch Aufkleben der erforderlichen Anzahl von Gebührenmarken Seitens der Parteien an der hiezu bestimmten Stelle (nöthigenfalls auch auf der Rückseite) der Anmeldescheine vor deren Abgabe; bei der mündlichen Anmeldung hingegen werden die von den Parteien beizubringenden Gebührenmarken von den Zollämtern oder Finanzwachorganen in das für die zollamtliche Verbuchung der Waaren oder Gegenstände im betreffenden Falle vorgeschriebene und zu benützende Register neben der Verbuchungsstelle eingeklebt. Falls jedoch eine Verbuchung überhaupt nicht stattfindet (wie z. B. im Vormerkverkehre, wenn die Wiederaus-, beziehungsweise Wiedereinfuhr bei einem anderen Zollamte als jenem, wo die Ein-, beziehungsweise Ausfuhr stattfand, erfolgt), so sind die Gebührenmarken auf dem Zolldocumente (Vormerkscheine) selbst anzubringen.

§ 27, letzter Absatz, lautet:

Die zur statistischen Vergebührung dienenden, aufgeklebten Marken sind zum Zeichen ihrer Verwendung während oder unmittelbar nach der betreffenden statistischen Amtshandlung von den Zollämtern zu überstempeln, von den mit einem hiezu geeigneten Stempel nicht versehenen Finanzwach-Abtheilungen jedoch mit Tinte zu durchkreuzen.

Im § 28 ist nach dem ersten Absatze einzuschalten:

Zur Erleichterung dieser Controle und zum Ausweise für die Parteien ist den letzteren beim Verkehre auf Nebenwegen in der Ausfuhr mit Waaren, welche bereits vorher der statistischen Anmeldung unterzogen wurden, eine Bestätigung hierüber durch Legitimationsschein oder Adlerzettel zu ertheilen, welcher während des Transportes der streifenden k. k. Finanzwache über Verlangen vorzuweisen ist.

Diese mit dem Amtsstempel zu versehende Bestätigung hat den Namen und Wohnort der Partei, die Gattung und Menge der Waaren, sowie die Notizregisterpost, unter welcher die zollämtliche Abfertigung erfolgte, zu enthalten.

Die auf der Rückseite der statistischen Anmeldescheine abgedruckte Anleitung zur Ausfüllung und Vergebührung derselben wird bei deren Neuauflage den obigen Anordnungen entsprechende Abänderungen und Ergänzungen erhalten.

Biliński m. p. **Glanz** m. p. **Guttenberg** m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. Mai 1897, womit für den Monat Juni 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Mai 1897, Z. 7058, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Note vom 28. April 1897 hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern nachstehende Mittheilungen zugehen lassen:

1. In Folge eines Ansuchens der Betriebsunternehmung wird die am 18. Juli 1894 eröffnete Localbahn von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt.
2. Die am 15. April 1897 eröffnete Thalstrecke der Schneebergbahn (Wiener-Neustadt—Puchberg mit dem Flügel Fischau-Wöllersdorf), dann die am 18. Jänner 1897 eröffnete Theilstrecke Čerčan—Krhanitz der Localbahn Čerčan-Modřan, und endlich die am 25. Jänner 1897 eröffnete Strecke Podwisokie—Ostrów-Berezowica der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów werden ebenfalls dem internationalen Uebereinkommen unterstellt.

Rücksichtlich der beiden letztgenannten Bahnlinien, welche im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen stehen, ist eine Aenderung der Eisenbahnliste nicht erforderlich.

Dagegen erheischt die Anmeldung der Localbahn Auspitz und der Schneebergbahn, welche in eigenem Betriebe stehen, eine Aenderung der Liste (IV. Ausgabe vom 1. Jänner 1897), und zwar ist unter Oesterreich und Ungarn, I A einzutragen:

2. Localbahn Auspitz.

Die bisher unter Ziffer 2 aufgeführte Aussig-Teplitzer Eisenbahn erhält in Folge dessen die Ziffer 2 a.

16 a. Schneebergbahn (Thalstrecke).

Das genannte Centralamt hat im Sinne des Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens hievon Vormerk genommen und gemäss Art. 57, Z. 1, den betheiligten Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 5. Mai 1897 Kenntniss gegeben. Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen (Z. 2 und 16 a) in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monate, vom Datum des bezogenen Benachrichtigungsschreibens an gerechnet (Art. 58, Absatz 2); derjenige der zwei anderen Strecken ist mit Rücksicht auf deren Zugehörigkeit zu einer dem Uebereinkommen bereits unterstellten Unternehmung vom Tage der Betriebseröffnung an zu rechnen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Edlitz bis zur ungarischen Grenze gegen Güns und für eine Variante mit dem Abzweigungspunkte in der Station Aspang.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die der Firma Lindheim & Comp. in Wien mit dem Erlasse vom 3. April 1896, Z. 70.478 ex 1895 (Verordnungs-Blatt Nr. 50 vom 5. Mai 1896), ertheilte und mit dem Erlasse vom 3. Juli 1896, Z. 5591/I (Verordnungs-Blatt Nr. 82 vom 23. Juli 1896), auf eine Variante mit dem Abzweigungspunkte in der Station Aspang ausgedehnte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Edlitz oder von der Station Aspang der Eisenbahn Wien-Aspang bis zur ungarischen Grenze in der Richtung gegen Güns auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 15. April 1897. Z. 5058/I.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 13. Mai d. J. unter dem Vorsitze des Sectionschefs Dr. Ritter von Wittek als Stellvertreter Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers FML. Ritter von Guttenberg abgehaltenen Vollversammlung legte der künstlerische Beirath der Commission, Herr Oberbaurath Professor Wagner, das von ihm im Einvernehmen mit der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn, der Hafenbauleitung der Donau-Regulirungs-Commission und dem Stadtbauamte ausgearbeitete Project für die Ausgestaltung der Quais des Donaucanals vor.

Dieses Project, welches bekanntlich den Zweck verfolgt, als Normalplan für die einheitliche, den praktischen und Schönheitsanforderungen gleichmässig entsprechende Ausgestaltung und Durchbildung der Quaimauern längs des Donaucanals, der demselben entlang ziehenden Stadtbahnlinie, der anliegenden und daselbst ausmündenden Strassenzüge und Plätze, dann der Brücken über den Donaucanal zu dienen und das in seiner jetzt vorliegenden Ausführung eine bedeutende künstlerische Wirkung vornehmlich durch die Einfachheit und Harmonie der Linienführung und Raumdisposition hervorbringt, fand allseitigen Beifall, und beschloss die Commission, dasselbe vorerst der Gemeinde Wien und sodann der Donau-Regulirungs-Commission behufs der zuständigen Beschlussfassung zu übersenden.

Weiter wurde das von der Baudirection für die Wiener Stadtbahn vorgelegte Project III für die Umlegung des Wiener Neustädter Canals längs der Wiener Verbindungsbahn in die rechte Bahngasse genehmigt und die genannte Baudirection ermächtigt, um die Vornahme der politischen Begehung einzuschreiten.

Ebenso wurde das Project für die Wasserversorgung der Station Hütteldorf der Stadtbahn genehmigt, jedoch ausdrücklich beigefügt, dass vor der politischen Begehung noch die Zustimmung der Gemeinde Wien zur Legung der Rohre auf communalem Strassengrunde einzuholen sei.

Die Commission beschloss ferner, das von der k. k. Bauleitung der Wienthallinie mit der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger abgeschlossene Uebereinkommen wegen Herstellung eines provisorischen Holzgerüstes über dem rechtsseitigen Geleise der Wiener Verbindungsbahn km $4^{351}/_{661}$ zu genehmigen.

Die vorgelegten Operate für die Hochbauten in den Haltestellen Breitensee und Penzing der Vorortelinie, dann für die beiden Aufnahmsgebäude, sowie die Perronanlage in Hütteldorf wurden Seitens der Commission angenommen und die Ausschreibung dieser Hochbauten beschlossen.

Die Zustimmung der Gemeinde Wien zur Vermiethung von acht Viaductsbogen der Gürtellinie an das k. k. technologische Gewerbemuseum wurde zur Kenntniss genommen und beschlossen, auf die von der Gemeinde gestellten Bedingungen, wonach auch die Trottoirherstellung längs des Vermiethungsobjectes und die Ueberlassung des Vorterrains des Spiegelgrundes an die Gemeinde zu Weg- und Gartenanlagen verlangt wurde, ohne Präjudiz für künftige Fälle einzugehen.

Schliesslich wurde das Seitens der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn wegen Einlösung einer Realität in der Wienstrasse für Zwecke der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn abgeschlossene Uebereinkommen genehmigt.

Parlamentarisches.

In der 12. Sitzung vom 8. Mai interpellirten die Abgeordneten Dr. d'Angeli, Basevi, Lenassi, Dr. Sylvester und Genossen das Gesammtministerium betreffend eine zweite Eisenbahnverbindung des österreichischen Inlandes mit Triest, die Abgeordneten Dr. Schücker, Dr. Pfersche und Genossen den Eisenbahnminister betreffend die Anwendung des mit 1. April 1897 eingeführten deutschen Rohstofftarifes auf die österreichischen Grenzstationen.

In der 13. Sitzung vom 10. Mai interpellirten die Abgeordneten Dr. Weiskirchner und Genossen den Eisenbahnminister betreffend die Ausdehnung der den k. k. Staatsbeamten zugestandenen Fahrtbegünstigungen auf die Beamten der Gemeinden mit eigenem Statute.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates März 1897.) Das Resultat der gegenwärtigen Zusammenstellung der monatlichen Uebersicht über die Baubewegung auf den österreichischen Bahnen mit Schluss des Monates März gibt folgendes Bild:

Bezeichnung der Bahn	Länge der Projectslinie in Kilometer	Im Baue am 1. März	Verbleiben im Baue mit 1. April
A. Hauptbahnen:			
Halicz-Ostrów (Tarnopol)	104·3	30·2	30·2
Marienbad-Karlsbad	52·4	14·4	14·4
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	39·0	26·3	26·3
Chodorów-Podwysokie	42·3	42·3	42·3
Beraun-Duschnik	16·2	16·2	16·2
Gürtellinie der Wiener Stadtbahn	15·3	12·6	12·6
Vorortelinie der Wiener Stadtbahn	9·7	9·0	9·0
Summa der Hauptbahnen	279·2	151·0	151·0
B. Local (Klein) bahnen:			
Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg	42·1	42·1	42·1
Zell am See-Krimml	53·0	53·0	53·0
Bukowinaer Landesbahnen:			
a) Radautz-Frassin	42·2	42·2	42·2
b) Nepolokoutz-Wiznitz	45·0	45·0	45·0
c) Lužan-Zalesczyki	43·0	43·0	43·0
Melnik-Mšeno mit Abzweigung Lhotka-Středenic und Melnik-Elbeumschlagplatz	29·1	29·1	29·1
Mšeno—Unter-Cetno	14·0	14·0	14·0
Čerčan-Modřan mit Abzweigung Měchenic-Dobřiš	61·8	45·5	45·5
Rakonitz-Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	87·0	68·9	68·9
Borki wielkie-Grzymałów	31·9	31·9	31·9
Saitz-Göding	38·0	38·0	38·0
Neuhaus-Neubistritz	30·8	30·8	30·8
Teplitz (Settenz) - Reichenberg und	129·1	35·9	35·9
Schleppbahn zur Elbe in Lobositz	1·6	1·6	1·6
Elektrische Strassenbahn in Czernowitz	6·8	6·8	6·8
St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach	30·0	30·0	30·0
Elektrische Bahn Linz-Urfahr und	3·3	3·3	3·3
Urfahr-Pöstlingberg	2·9	2·9	2·9
Polička-Skuč	33·0	33·0	33·0
Elektrische Bahn (Prag) Smichov-Košiř	2·8	—	2·8
Lupków-Cisna	27·1	—	27·1
Barzdorf-Jauernig	5·5	5·5	5·5
Haugsdorf-Weidenau	4·7	4·7	4·7
Wienthallinie der Wiener Stadtbahn	11·5	9·7	9·7
Summa der Local (Klein) bahnen	776·2	616·9	646·8

Es sind sonach durch den Baubeginn der elektrischen Bahn (Prag) Smichov-Košíř 2·8 km und der Localbahn Lupków-Cisna 27·1 km, zusammen 29·9 km im Monate März zugewachsen.

Es verblieben somit am Schlusse des Monates März 151 km Hauptbahnen und 646·8 km Local (Klein) bahnen in Bauausführung. Ferner ist zu bemerken, dass die restliche Strecke Podwysokie—Ostrów (Tarnopol) der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol) seit 25. Jänner für den Localbahnbetrieb und die Strecke Wr. Neustadt—Puchberg der Schneebergbahn am 15. April eröffnet wurde, desgleichen seit 18. Jänner, bezw. im Februar die Strecke Čerčan-Pišely—Krhanitz—Požar der Localbahn Čerčan-Modřan, und verbleiben daher von dieser Localbahn die Strecken Požar—Eule, Modřan—Měchenic und die Abzweigung Měchenic—Dobříš im Baue. Von der Localbahn Teplitz (Settenz)—Reichenberg ist bisher die Strecke Settenz—Lobositz im Baue.

Localbahn Monfalcone-Cervignano. (Fortsetzung Cervignano-S. Giorgio di Nogaro: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 13. Februar durchgeführten Trassenrevision, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des von der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die Fortsetzung der normalspurigen Localbahn Monfalcone-Cervignano bis an die Reichsgrenze (Cervignano — S. Giorgio di Nogaro) wurde der Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 5601/I.

Kleinbahn Lupków-Ćisna. (Varianten km 0·4/5 bis 4·706, km 9·765 bis 15·348 und km 16·7205 bis 20·300: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. Mai die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Lemberg vorgelegten Detailprojectes für die Varianten in den Theilstrecken km 0·4/5 bis 4·706, km 9·765 bis 15·348 und km 16·7205 bis 20·300 der Kleinbahn Lupkow-Ćisna die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Festsetzung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5561/I.]

Ausland.

Bayern. (Neue Geschäftsordnung für die Generaldirection der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.) Nach der bereits vollzogenen Aenderung der Geschäftsordnung für die Generaldirection der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der in Aussicht genommenen Aenderung der Geschäftseintheilung bei den 10 bayerischen Oberbahnämtern ist die oberste Leitung und Aufsicht über sämmtliche Verkehrsanstalten Bayerns — also Post-, Telegraphen-, Telephon-, Bahn-, Dampfschifffahrts- und Canalwesen — dem Ministerium des königlichen Hauses und des Aeussern verblieben, und hat dasselbe nach wie vor die Hebung und Vervollkommnung dieser Anstalten im Auge zu behalten und alle zu diesem Behufe angemessen erscheinenden Anordnungen zu erlassen.

Diesem Ministerium bleibt ausschliesslich vorbehalten:

1. der Erlass allgemeiner Formationsbestimmungen und organischer Verfügungen, die Feststellung allgemeiner Verwaltungsgrundsätze, sowie der Geschäftsordnungen der Centralstellen und der denselben unmittelbar untergeordneten Vollzugs- und Aufsichtsbehörden;
2. die Feststellung sämmtlicher Etats, dann die Bewilligung besonderer Credite und Crediterweiterungen und die Verfügung über Ersparungen an Etatspositionen und besonderen Crediten;
3. die Verhandlungen über die Beziehungen zum Reiche und zu fremden Staaten, sowie die Genehmigung aller Vereinbarungen über Verkehrsverhältnisse mit anderen Staaten;
4. die Feststellung allgemeiner Tarifbestimmungen und die Genehmigung der Tarifsätze für sämmtliche Verkehrsanstalten;
5. die Genehmigung der Errichtung neuer Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-, sowie Telephonstationen;
6. die Erlassung des Transportreglements und die Genehmigung der allgemeinen Fahrpläne;
7. die Genehmigung zur Herstellung der Projecte neuer Eisenbahnlinien;
8. die Prüfung und Feststellung der generellen Projecte und die Genehmigung der horizontalen und verticalen Projection von neu zu erbauenden Bahnen;
9. die Festsetzung des alljährlich vorzulegenden Betriebsplanes;
10. die Genehmigung zur Errichtung und Aufhebung von Eisenbahn-Bausectionen;
11. die Genehmigung sämmtlicher grösserer Neubauten und Umbauten an bestehenden Bahnen;
12. die Genehmigung aller Stationsanlagen an neu zu erbauenden Bahnen, dann der Hochbauten mit einem Kostenaufwand von mehr als 20.000 Mk. und jener Kunstbauten, deren Kostenaufwand die Summe von 35.000 Mk. voraussichtlich übersteigt;
13. die Genehmigung neuer Constructionsprincipien an sämmtlichen Bauobjecten, Einrichtungen und Fahrzeugen:
14. die Genehmigung der Verträge über Lieferung von Oberbau- und Fahrmaterial, sowie zur Zuschlagsertheilung für Lieferung wichtigerer Betriebs- und Bahnunterhaltungsmaterialien;
15. der Vorschlag über Anstellung, Versetzung, Beförderung und Quiescenz sämmtlicher Beamten mit pragmatischen Rechten;
16. die Genehmigung der Bestimmungen über Tantièmen und Emolumentenbezüge des Dienstpersonales;
17. die Feststellung der Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der Verkehrsanstalten;
18. die Genehmigung der allgemeinen Dienstanweisungen;
19. die Bewilligung von Urlaub über 6 Wochen an pragmatische Beamte;
20. die Regelung der Pensionsverhältnisse des nicht pragmatischen Personales;
21. die Genehmigung von Remunerationen;
22. die Bescheidung der Berufungen und Beschwerden gegen Verfügungen der Centralstellen.

Dem Ministerium bleibt vorbehalten, jeden anderen Gegenstand seiner Würdigung und Bescheidung zu unterziehen, wie auch einzelne der obenbezeichneten Gegenstände in widerruflicher Weise den untergeordneten Centralstellen zu übertragen. Diese sind:

die Generaldirection der kgl. Bayer. Staatsbahnen und
die Generaldirection der kgl. Bayer. Posten und Telegraphen.

Der Generaldirection der kgl. Bayer. Staatsbahnen, mit welcher wir uns hier ausschliesslich zu beschäftigen haben, da an der Geschäftsordnung der Generaldirection der Posten und Telegraphen zur Zeit nichts geändert ist, und für diese eine Umgestaltung erst in die Wege geleitet wird, obliegt die obere Leitung sämmtlicher im Bau oder Betrieb befindlichen kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Bodensee-Dampfschifffahrt, der Ketten-Schleppschiffahrt auf dem Maine und des Ludwig-Donau-Maincanals.

Zur unmittelbaren Erledigung bleiben der Generaldirection vorbehalten:

1. der Vollzug aller höheren Anordnungen;
2. die Anordnung, Regelung und Ueberwachung des gesammten Dienstes bei allen Zweigen der Verwaltung, namentlich die Aufstellung der erforderlichen Dienstanweisungen;
3. die Bewilligung von Urlaub an Beamte und Bedienstete, soweit dessen Ertheilung nicht dem Staatsministerium vorbehalten oder den Oberbahnämtern überlassen ist;
4. die Anstellung, Beförderung, Versetzung, Pensionirung und Entlassung des nicht pragmatisch angestellten Personales, soweit solche nicht den Oberbahnämtern übertragen ist, sowie die Aufnahme von Aspiranten für den höheren und mittleren Eisenbahndienst;
5. die Beziehungen zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen;
6. die Aufstellung der Fahrpläne;
7. die Sorge für Instandhaltung des Inventars;
8. die Aufsicht über die Centralwerkstätten und Central-Magazinverwaltungen;
9. die Beschaffung des Bedarfes der Bahnbetriebs- und Werkstätten-Materialien;
10. die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark, soweit derselbe nicht den Oberbahnämtern zur eigenen Verfügung überlassen ist;
11. die Bescheidung der aus dem Betriebe anfallenden Reclamationen, insoweit dieselbe nicht den Oberbahnämtern übertragen wird;
12. die Herstellung der Betriebsnachweisungen und der Statistik;
13. die Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Etats, Cassen- und Rechnungswesens;
14. die Prüfung sämmtlicher Neubauprojecte und Kostenanschläge, sowie deren Festsetzung, soweit dieselbe nicht dem Staatsministerium vorbehalten ist;
15. die Oberleitung sämmtlicher Neubauausführungen und der

auf die Unterhaltung der Bahnen und ihrer Zugehörungen Bezug habenden Arbeiten;
16. die Genehmigung der Bau- und Lieferungsaccorde für den Eisenbahnneubau, die Prüfung und Feststellung der Abrechnungen hierüber, sowie die Vorbescheidung der hieraus anfallenden Reclamationen;
17. die gesetzliche Vertretung in allen ihren Geschäftskreis betreffenden Rechtssachen;
18. die Behandlung und Führung der anfallenden Rechtsstreitigkeiten nach den bestehenden Anordnungen.

Von diesen Aufgaben kann die Generaldirection solche, welche sich hiezu eignen, mit ministerieller Bewilligung an untergeordnete Behörden oder an Commissäre übertragen. Dem Ministerium hat die Generaldirection allmonatlich die Frequenzanzeigen über den Betrieb und die Cassenabschlüsse vorzulegen und demselben ausserordentliche Vorfälle, wie Unfälle im Betriebe, Verkehrsunterbrechungen, Cassenabgänge und Unterschlagungen, sofort zur Anzeige zu bringen.

Der an der Spitze stehende Generaldirector ist für die ganze Geschäftsführung verantwortlich; seine Aufgabe ist vor Allem die Ueberwachung des Zusammenwirkens der untergeordneten Organe; 5 Abtheilungen 1. für Verwaltung und Personalangelegenheiten. 2. für Betrieb, Fahrdienst, Transportwesen, Fahrordnung, 3. für Güterdienst- und Tarifangelegenheiten, 4. für Maschinen-, Signal-, Elektricitäts-, Telegraphen- und Telephonwesen, sowie Wagenbeschaffung und Construction, 5. für Neubau, Bahnunterhaltung, Hochbau- und Regie- und Materialwesen sind dem Generaldirector unterstellt. Jede dieser Abtheilungen, deren detaillirte Geschäftseintheilung hierunter folgt, hat einen Vorstand, die nothwendige Zahl von Referenten und das erforderliche Hilfspersonale. Wichtigere Gegenstände werden collegial berathen. Der Generaldirection ist ein Fiscal für Behandlung der streitigen Rechtsangelegenheiten und die Erstattung von Rechtsgutachten zugetheilt, ein Mitglied der Generaldirection ist als Etatscurator bestellt. Die Centralcasse, 4 Centralwerkstätten, 3 Central-Magazinverwaltungen, 10 Oberbahnämter, die Eisenbahn-Bausectionen, das Betriebsamt der Bodensee-Dampfschifffahrt (Lindau) und das Canalamt in Nürnberg sind der Generaldirection unterstellt.

Bei letzterer wurden Geschäftsbureaux gebildet.

Geschäftseintheilung der Abtheilungen der Generaldirection und der Oberbahnämter.

Den 5 Abtheilungen sind Referenten, und zwar: für 1. Ernennung, Versetzung und Beförderung, Aufnahme, Urlaube und Umzugsgebühren des Personals, 2. für die Beziehungen zu auswärtigen Verwaltungen, Dienstwohnungen und Uebernachtungslocale, 3. für bahnärztlichen Dienst, 4. für Etatsangelegenheiten, Cassencuratel, Visitationen, Cassendefecte, 5. Rechtsverhältnisse des Bahneigenthums, Pfändungen, Beschlagnahmen, Reclamationen aus Accordverträgen, 6. für Nebenbezüge, Bemessung der Dienstzeit und Durchführung der Gewerbeordnung, 7. für strafrechtliche und Disciplinar-Untersuchungen, gerichtliche Strafanträge, Einbrüche und Diebstähle, 8. für Petitionen, Uniformirung, Vereinfachung der Stationsbesetzung, Invaliditäts- und Altersversicherung, 9. für Pensions- und Unterstützungswesen, 10. für Kranken- und Unfallversicherung, Unfallfürsorge, Gewerbegerichte, Entschädigungsansprüche aus Unfällen, 11. für Cautions- und Gebührenwesen und Steuern, 12. für Comptabilität, 13. für Reichs- und Vereinsstatistik und 14. für Verehelichungswesen, Decorirung, Vereinswesen u. s. w. — diese alle für Abtheilung I (Vorstand Regierungsdirector Dr. von Lippl) beigegeben.

Die Abtheilung II hat 8 Referenten, und zwar: a) für Fahrplan, Militaria, Sonderzüge, Sonntagsruhe, Bodensee-Schifffahrt, b) für Vertheilung und Verwendung des Wagenmateriales, c) für Unfälle, Ersatzansprüche hieraus, Bahnpolizei und Restaurationen, d) für Transport- und Zollwesen, Verkehrsstörungen, Ladegebühren, Güterhallen, e) für Durchführung und Ueberwachung des Fahrdienstes, Wagenbedarf für Personenzüge, Durchgangswagen, Signalordnung, Belastungsvorschriften, f) für Localbahnwesen, g) für Stationsanlagen in betriebstechnischer, güter- und zolldienstlicher Beziehung für Weichen- und Signalcentralisirung, Industriegeleise, Rangir- und Weichenwärterdienst u. s. w., h) für Reclamationswesen.

Die Abtheilung III hat 8 Referate, und zwar: 1. bis 4. für Tarifwesen im Güterdienst deren vier, ferner 5. für Reglements und internationale Uebereinkommen, 6. für Gepäck, Billete, Expressgut und Verkehrsordnung hiezu, 7. für Abrechnungswesen, 8. für Verkehrscontrole.

Die Abtheilung IV hat 4 Referate, und zwar: 1. für Beschaffung des Fahrmateriales, für dessen Instandhaltung und Revision, für Einrichtung der Wagen für militärische Zwecke, für Ausrüstung und Einrichtung der Werkstätten, 2. für elektrische Beleuchtungsanlagen, das Signal- und Telegraphenwesen, die Weichencentralisirung, die Blocksignale, Telephone, Gasfabriken, Wagenbeleuchtung, 3. für Ketten- und Bodensee-Schifffahrt, Vertheilung des Fahrmateriales, Leitung des technischen Theiles der Zugförderung, Creditforderungen für Fahrmaterial u. s. w., 4. für Centralmagazin, Materialbeschaffung, Beleuchtung der Stationen, Altmaterial und Materialstürze.

Die Abtheilung V hat 12 Referate, nämlich 1. und 2. für Grunderwerbung, Veräusserung, Baulinien, Geometerwesen, 3. und 4. für Bahnunterhaltung, Wege- und Wasserläufe, Entwässerung, Chaussirung, Quellenfassung, Wasserleitungen, Einfriedigungen, Ergänzungsbauten, Bahnpolizei auf freier Strecke, Donau-Maincanal, technische Prüfungen, 5. einen für Signalwesen, Weichenconstruction, Aenderungen der Stationsgeleise, Ausbau von Stationen, 6., 7. und 8. drei für Neubauten und Localbahnen, 9. für Imprägniranstalten, Regie-Bahnbaumaterialien, 10. und 11. zwei für Hochbauten, 12. einer für Unterhaltung der Hochbauten, der Pflanzgärten, für Perronsperre u. s. w.

Somit sind 5 Abtheilungsvorstände und 46 Referenten vorhanden, hiezu kommen 19 Bureaux, nämlich ein Personal-, ein Finanzbuchhaltungs-, ein Rechnungscommissariats- und ein statistisches Bureau bei der Abtheilung I, ein Fahrdienst-, Fahrordnungs-, Stationsdienst-, Transport-, Reclamations-, Localbahn- und Wagencontrolbureau bei der Abtheilung II, ein Tarif- und Verkehrscontrolbureau bei der Abtheilung III, ein maschinentechnisches Bureau mit 4 Unterabtheilungen und ein Betriebsmaterialienbureau bei der Abtheilung IV und ein Grunderwerbungs-, Ingenieurbureau mit 4 Unterabtheilungen, ein Hochbaubureau mit 2 Unterabtheilungen und ein Regie- und Baumaterialiendepot bei der Abtheilung V.

Bei den Oberbahnämtern ist ein Vorstand mit 5 bis 6 Referenten (für das Personalwesen, den Fahrdienst, den Güterdienst, den Maschinendienst, den Neubau und die Bahnunterhaltung und den finanziellen Dienst) aufgestellt, und gab es bisher keine Bureaux. Künftig werden für das Personalwesen, die Rechtsverhältnisse, Disciplin, Kranken- und Unfallversicherung bei den Oberbahnämtern je nach Umfang und Grösse noch weitere Referenten (2 bis 3) aufgestellt, und bei besonders grossen Bezirken auch für den Fahrdienst und den Güterdienst je ein weiterer Referent bestellt, die Staatsbahningenieure aber zur Entlastung des Referenten für Neubau und Bahnunterhaltung ebenfalls Referenten werden.

Man wird ferner bei verschiedenen Oberbahnämtern Geschäftsbureaux errichten, und zwar eines für Personalwesen, eines für Betrieb, Verkehrs- und Maschinenwesen und das dritte für den bautechnischen Dienst.

Diese Bureaux haben wie jene bei der Generaldirection innerhalb des ihnen zugewiesenen Geschäftskreises alle Erledigungen herbeizuführen, welche die Instruction einer Sache betreffen, ohne der endgiltigen Entscheidung vorzugreifen oder die Durchführung der bestehenden Anordnungen und allgemeinen Vollzugsvorschriften zum Gegenstande zu haben. Zur Aenderung bestehender oder zum Erlass neuer Vorschriften, sowie zu Verfügungen, welche in rechtlicher oder finanzieller Beziehung bindend wirken, sind die Bureaux nicht zuständig.

Für die geordnete Geschäftsführung bei den Oberbahnämtern ist in erster Reihe der Vorstand verantwortlich; auch er erhält, gleich dem Generaldirector, einen Etatsreferenten, welcher die Verantwortung für die richtige Buchung der Einnahmen und Ausgaben und für die Einhaltung des Etats hat. Den Oberbahnämtern obliegt die Erledigung aller laufenden Geschäfte der Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht dem Staatsministerium oder der Generaldirection vorbehalten sind, ferner die Leitung und Ueberwachung des Betriebsdienstes, sowie des Stations-, Expeditions- und Cassendienstes sämmtlicher Stationen nebst der Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht für die zugewiesenen Strecken. Hinsichtlich der Besorgung des Betriebs- und Expeditionsdienstes sind den Oberbahnämtern Stationen I., II., III., IV. und V. Classe und Güterstationen, hinsichtlich des Locomotiv- und Zugförderungsdienstes Werkstätten und hinsichtlich der Bahnunterhaltung und der Erweiterungsbauten Ingenieure untergeordnet; für Localbahnen werden Betriebsleitungen aufgestellt und diesen an Haltestellen Agenten auf Dienstvertrag untergeordnet. Die Besorgung des Post- und Staatstelegraphendienstes kann auch Vorständen kleiner Bahnstationen übertragen werden. Die Geschäftsaufgabe der Eisenbahnbausectionen, Centralwerkstätten und Central-Magazinverwaltungen, welche der Generaldirection direct unterstellt sind, bleibt vorerst unverändert. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages VI zu Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 gelangt zu dem vom 15. Mai 1896 giltigen Theil II, Heft 2, des Tarifes für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzung der Tarifbestimmungen, Einbeziehung von Stationen, Tarifänderungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 14. Mai 1897. [358]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Einführung des Nachtrages I.

Zu dem im Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehre seit 1. Jänner 1894 giltigen Tarif-Theil II, Heft 1, tritt mit 1. Juli 1897 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aufhebung von Frachtsätzen.
II. Aufnahme neuer Frachtsätze mit theilweiser Erhöhung in Folge Berücksichtigung des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896.
III. Ergänzung des Ausnahmetarifes I.
IV. Aenderungen von Stationsnamen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Heller per Stück erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1897. [359]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stationsnamensänderung.

Die Benennung der auf der Linie St. Peter—Fiume gelegenen Station Mattuglie-Abbazia wurde auf „Abbazia-Mattuglie“ und jene der auf der Linie Marburg—Franzensfeste gelegenen Station Kühnsdorf auf „Völkermarkt-Kühnsdorf“ abgeändert.

Wien, am 14. Mai 1897. [360]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Activirung der Gepäcks- und Eilgut-Expedition in der Haltestelle Rattenberg.

Am 1. Juni 1897 wird in der auf der Linie Kufstein—Ala zwischen den Stationen Kundl und Brixlegg gelegenen Haltestelle Rattenberg die Gepäcks- und Eilgut-Expedition activirt.

Wien, am 13. Mai 1897. [361]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 tritt ein Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Bestimmungen bezüglich Beschränkung des Güterverkehres rücksichtlich der Budapester und Köbányaer Bahnhöfe.
II. Einbeziehung der Stationen Budapest-központi vásárcsarnok und Budapest-Angyalföld.
III. Aenderung von Frachtsätzen der Stationstarife.
IV. Aenderung der Ausnahmetarife.
V. Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes Nr. V.

Exemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest, sowie durch die Verbandsstationen zum Preise von 50 Heller per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. Mai 1897. [362]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Seehafenverkehr.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. September 1892 giltigen Tarife für den Südwestösterr.-Ungarischen Seehafenverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Bestimmungen,
II. Berichtigungen und
III. Ergänzungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei unserer commerciellen Direction und im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 15 Kreuzer per Stück käuflich zu beziehen.

Wien, am 15. Mai 1897. [363]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Troppau Nordbahnhof.

Neuer Ausnahmetarif.

Mit 1. Juni 1897 gelangt an Stelle des vom 1. April 1896 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach der Station Troppau Nordbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein neuer ermässigter Ausnahmetarif zur Einführung.

Wien, am 17. Mai 1897. [364]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

I. Nachtrag zum Remorquetarif vom Schiffahrtsbeginn 1897, giltig für die Strecke Theben—Wien—Linz—Passau.

Mit Giltigkeit ab 20. Mai 1897 tritt der I. Nachtrag zu dem ab Schiffahrtsbeginn 1897 giltigen Remorquetarif für die Beförderung hölzerner Ruderschiffe auf der Strecke Theben—Wien—Linz—Passau in Kraft.

Derselbe enthält die Berechnung des Remorquelohnes in dem Wiener Donaucanale bis nach Nussdorf für hölzerne Ruderschiffe.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction erhältlich.

Wien, am 18. Mai 1897. [365]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Gartenbau- und Pflanzen-Ausstellung in Hamburg, 1897. (Transportbegünstigung.) Für die Ausstellungsgüter der in den Monaten Mai bis September 1897 in Hamburg stattfindenden Gartenbau- und Pflanzencultur-Ausstellung wird, insoweit dieselben unverkauft, bezw. unverlost verbleiben, auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die frachtfreie Rückbeförderung an die Aussteller unter den im Tarif-Theile I, Abschnitt C—VI, enthaltenen, sowie unter nachstehenden weiteren Bedingungen gewährt:

a) Die Aufgabe zur Rückbeförderung hat spätestens am 30. September 1897 zu erfolgen. Der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité haben die Sendung auf dem Rückwege als Ausweise für die Bewilligung frachtfreier Beförderung zu begleiten.

b) Die Sendungen sind an eine Mittelsperson in jener deutsch-österreichischen Grenzstation zu adressiren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat.

Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecken vom Aufgabsorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze, der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité zu übergeben. Die Mittelsperson hat die Sendung mit neuem Frachtbriefe wieder aufzugeben und diesem Frachtbriefe nachbezeichnete Belege beizufügen:

1. den Original-Frachtbrief für den Hinweg;
2. die Bescheinigung des Ausstellungscomité;
3. den Frachtbrief vom Aufgabeorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze.

Die gebührenfreie Rückbeförderung ist vom Absender auf dem für den österreichischen Durchlauf auszustellenden neuen Frachtbriefe im Sinne des § 51, Punkt (1) e, des Eisenbahn-Betriebsreglements ausdrücklich zu verlangen.

Bei der Rückbeförderung ist die Declaration des Interesses an der Lieferung auf den österreichischen Strecken unzulässig.

Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen.

Hundeausstellung in Leipzig, 1897. (Transportbegünstigung.) Anlässlich der vom 7. bis 10. Mai l. J. in Leipzig stattfindenden Hundeausstellung werden für die Beförderung der für diese Ausstellung bestimmten Hunde und sonstigen Ausstellungsgegenstände rücksichtlich der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nachstehende Tarifbegünstigungen gewährt, u. zw.:

a) für Hunde: der Einheitssatz von 0·4 kr. pro Stück und Kilometer, sowohl für die Beförderung zur Ausstellung, als auch für die Rückbeförderung an die Aussteller nach der ursprünglichen Versandtstation;

b) für sonstige Ausstellungsgegenstände die frachtfreie Rückbeförderung an die Aussteller.

Die Bedingungen, unter welchen diese Frachtbegünstigungen zur Anwendung gelangen, sind:

ad a) bezüglich der Hunde im Tarif-Theile I, Abschnitt C—IX g,

ad b) bezüglich der sonstigen Ausstellungsgegenstände im Tarif-Theile I, Abschnitt C—VI, enthalten.

Der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité haben die Sendungen auf dem Rückwege zu begleiten.

Die Aufgabe der Sendungen hat, wie folgt, zu geschehen:

Die Sendungen sind an eine Mittelsperson in jener deutsch-österreichischen Grenzstation zu adressiren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat.

Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecke von dem Aufgabeorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze, der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité zu übergeben. Die Mittelsperson hat die Sendung mit neuem Frachtbriefe wieder aufzugeben und diesem Frachtbriefe nachbezeichnete Belege beizufügen:

1. den Original-Frachtbrief für den Hinweg;
2. die Bescheinigung des Ausstellungscomité;
3. den Frachtbrief vom Aufgabsorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze.

Die Anwendung des ermässigten Tarifes, beziehungsweise die gebührenfreie Rückbeförderung ist vom Absender auf dem für den österreichischen Durchlauf auszustellenden neuen Frachtbriefe im Sinne des § 51, Punkt (1) e, des Eisenbahn-Betriebsreglements ausdrücklich zu verlangen.

Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist auf den österreichischen Strecken unzulässig.

Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen.

Dritter internationaler landwirthschaftlicher Maschinenmarkt in Wien, 1897. (Transportbegünstigung.) Für die Gegenstände, welche auf dem vom 4. bis 9. Mai l. J. in Wien stattgefundenen Dritten internationalen landwirthschaftlichen Maschinenmarkte ausgestellt waren und unverkauft oder unverlost geblieben sind, wird auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die frachtfreie Rückbeförderung an die Aussteller unter den im Tarif-Theile I, Abschnitt C—VI, enthaltenen, sowie unter nachstehenden weiteren Bedingungen gewährt:

a) Die Aufgabe zur Rückbeförderung hat spätestens am 10. Juni 1897 zu erfolgen. Der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité haben die Sendung auf dem Rückwege als Ausweise für die Bewilligung frachtfreier Beförderung zu begleiten.

b) Die Sendungen sind an eine Mittelsperson in jener deutsch-österreichischen Grenzstation zu adressiren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat.

Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecke von dem Aufgabeorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze, der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité zu übergeben. Die Mittelsperson hat die Sendung mit neuem Frachtbriefe wieder aufzugeben und diesem Frachtbriefe nachbezeichnete Belege beizufügen:

1. den Original-Frachtbrief für den Hinweg;
2. die Bescheinigung des Ausstellungscomité;
3. den Frachtbrief vom Aufgabsorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze.

Die gebührenfreie Rückbeförderung ist vom Absender auf dem für den österreichischen Durchlauf auszustellenden neuen Frachtbriefe im Sinne des § 51, Punkt (1) e, des Eisenbahn-Betriebsreglements ausdrücklich zu verlangen.

Bei der Rückbeförderung ist die Declaration des Interesses an der Lieferung auf den österreichischen Strecken unzulässig.

Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen.

Kunst- und Industrie-Ausstellung in Stockholm, 1897. (Transportbegünstigung.) Für die Ausstellungsgegenstände der in der Zeit vom 15. Mai bis 1. October 1897 in Stockholm stattfindenden Kunst- und Industrie-Ausstellung wird, insoweit dieselben unverkauft, bezw. unverlost verbleiben, auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die frachtfreie Rückbeförderung an die Aussteller unter den im Tarif-Theile I, Abschnitt C—VI, enthaltenen, sowie unter nachstehenden weiteren Bedingungen gewährt:

a) Die Aufgabe zur Rückbeförderung hat spätestens am 31. October 1897 zu erfolgen. Der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité haben die Sendung auf dem Rückwege als Ausweise für die Bewilligung frachtfreier Beförderung zu begleiten.

b) Die Sendungen sind an eine Mittelsperson in jener deutsch-österreichischen Grenzstation zu adressiren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat.

Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecke von dem Aufgabsorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze, der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité zu übergeben. Die Mittelsperson hat die Sendung mit neuem Frachtbriefe wieder aufzugeben und diesem Frachtbriefe nachbezeichnete Belege beizufügen:

1. den Original-Frachtbrief für den Hinweg;
2. die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité;
3. den Frachtbrief vom Aufgabsorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze.

Die gebührenfreie Rückbeförderung ist vom Absender auf dem für den österreichischen Durchlauf auszustellenden neuen Frachtbriefe im Sinne des § 51, Punkt (1) e, des Eisenbahn-Betriebsreglements ausdrücklich zu verlangen.

Bei der Rückbeförderung ist die Declaration des Interesses an der Lieferung auf den österreichischen Strecken unzulässig.

Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen.

Ausland.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Nachtrag XI.) Am 15. April 1897 ist der Nachtrag XI zur Einführung gelangt:

Derselbe enthält:

1. die seit Jänner 1897 im Verfügungswege bekanntgegebenen Aenderungen und Ergänzungen;
2. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Ingolstadt (Localbahnhof) und Mögelsdorf;
3. Aufnahme der Station Günzburg in den Ausnahmetarif für Baumwolle und der Station Doos in den Ausnahmetarif für Nürnberger Waaren;
4. anderweitige Frachtsätze für den Verkehr mit Eger, Franzensbad, Lichtenfels, Lindau, Ludwigsstadt, Neuulm, Weilheim und Hof trs. (für die anschliessende Localbahn).

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Ausnahmetarif 2.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1897 wurde das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) unter II. ergänzt, wie folgt:

Ziffer 2 erhält folgende Fassung:

2. Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet, auch gemahlen (Pülpe).

Unter Ziffer 3 wird hinter Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung eingeschaltet „auch gemahlen".

Als Ziffer 4 und 5 kommen neu hinzu:

4. Brennstoffe des Specialtarifes III, folgende:
   a) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbriquetts, unverpackt. (Holzkohlenbriquetts, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen gehören zu den Gütern des Specialtarifes II.)
   b) Torf und Torfkohle, auch gepresst.
5. Holz, wie im Specialtarif III genannt.

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte findet auf die unter 4 a) und b), sowie unter 5 genannten Artikel keine Anwendung.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Berichtigung von Druckfehlern.) Im Ausnahmetarif F für Holzstoff und Holzzellstoff des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifs sind die durch Verschiebungen beim Druck entstandenen Fehler von Mallwitz ab, wie folgt, zu berichtigen:

Von	Nach Stettin	Nach Swinemünde
Mallwitz	0.62	0.82
Merzdorf	0.86	1.05
Ober-Leschen	0.65	0.85
Petersdorf (Riesengebirge)	0.85	1.04
Rosenau in Schlesien	0.83	1.02
Tiegersdorf	0.69	0.89
Stahlhammer	1.07	1.30
Tarnowitz	1.10	1.32
Wartha	0.98	1.18
Ziegenhals	1.04	1.27.

Bayerisch - Schweizerischer Güterverkehr. (Tarif-Theil II, 1. Heft [Verkehr mit N.O.B.], vom 1. September 1891.) Mit 31. Mai 1897 tritt das vorbezeichnete Tarifheft sammt Nachträgen I und II ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1061	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse. Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Form von Pappendeckeln	Hopfgarten. Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Wörgl. Station der Südbahn-Gesellschaft	1. Delle transit 2. Altmünsterol transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Es finden Anwendung die Frachtsätze: 1. für Delle transit auf Sendungen nach Montbéliard und den weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn. 2. für Altmünsterol transit, und zwar jene unter a) auf Sendungen nach Ballancourt; b) " " " Mennecy; c) " " " Moulin-Galant; d) " " " Souppes; e) " " " Montbéliard und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn excl. der vorstehend unter a) bis d) genannten	Vom 1. Juli 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Francs für 1000 kg ad 1. 18·05 ad 2. a) 17·35 b) 16·75 c) 16·65 d) 18·25 e) 17·—		Im Kartirungswege		
1062	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Spiritus (aus Pos. A—35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I)	[illegible]	Breitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Theil II, Heft 1 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	167 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1063	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn	Reis, geschält	Roveredo	St. Pölten	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine	Heller a) 452 b) 340		Im Kartirungswege		
					Steyer					a) 424 b) 318				
					Linz					a) 390 b) 304				
					Wels					a) 380 b) 298				
					Gmunden					a) 370 b) 290				
					Salzburg					a) 302 b) 240				
1064	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Stamm- und Kantholz (Balken) der Pos. H—19, Punkt 1 und 3 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Komarestie-Słobodzia	Hliboka transit für Nepołokoutz und darüber hinaus gelegene Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	20 kr. = 40 h	32 h	8 h	Im Kartirungswege		
				Petroutz a. S.					14 kr. = 28 h	22 h	6 h			
				Storożynetz					14 kr. = 28 h	22 h	6 h			
1065	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Dunggyps	Lundenburg	Szombathely	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Ein- und Ausladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	68·2 Heller		Im Kartirungswege		
			Kunstdünger							77 Heller				
1066	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatsbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	I. In die Classe „A“ gehörige Baumwollwaaren der Position B—5, sowie Baumwollgarne. II. In die Classe I gehörige Baumwollwaaren	Rózsahegy	Triest	a) Bei Aufgabe von beliebigen Mengen. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 2, des Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes und Theil II, Heft 3, des Ungarischen Eisenbahnverbandes	Directe Sätze bestehen nicht	ad I a) . 632·6, ad I b) . . 475·3, ad II a) . . 777·8 Heller incl. Mgb. u. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		In den Frachtbriefen ist die Route Zsolna—Pozsony-Ujváros — Hegyeshalom—Moson-Szt. Janos—Szombathely—Pragerhof vorzuschreiben
1067	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage eines Kohlenschachtes nächst der Station Neusattl dienenden Dampfkessel und andere hiezu gehörige Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Falkenau a. d. Eger bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. bei Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											
1068	K.F.N.B.	Betheiligten Verwaltungen	Für Steinkohlen-, Steinkohlenbriquetts- und Coakssendungen von dem mit 1. Mai d. J. neu eröffneten „Karlsschacht der Johann-Jacobgrube“ nach österreichischen Stationen gelangen bis zur Erstellung bezüglicher directer Frachtsätze in der Richtung nach Oderberg die für die Station Czernitz und in der Richtung nach Dzieditz, bezw. Oświęcim, bezw. Myslowitz die für die Station Emmagrube in den jeweiligen zur Zeit giltigen directen Kohlentarifen vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1069	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Ziegel der Pos. Z, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	dem Industriegeleise der Ziegelfabrik in Doudlewetz	den Industriegeleisen der Actien-Bräuerei, des Bürgerlichen Brauhauses und der Genossenschafts-Bräuerei in Pilsen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze sub a) finden nur bei Benützung von der Partei gehörigen Eisenbahnwagen Anwendung, hingegen die sub b) bei Verwendung von der Bahnanstalt gehörigen Eisenbahnwagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine Frachtsätze	a) 2·4 Heller b) 8·0 Heller		Im Kartirungswege		Nur bei Aufgabe von mindestens fünf Wagenladungen pro Fahrt giltig
			Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E, 6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pilsen Skodawerke						a) 2·4 Heller b) 8·0 Heller				
									Markpfennig					
1070	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	[illegible]	[illegible] Specialtarifes III	Dzieditz K.F.N.B.	Bodenbach B.N.B. und St.E.G.	Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Tarif für den directen Verkehr zwischen österr. Grenzstationen, giltig vom 1. März 1894	121	105	16	Im Kartirungswege		
					Halbstadt				82	77	5			
					Liebau				85	80	5			
					Mittelwalde				74	69	5			
					Reichenberg				111	98	13			
					Seidenberg				102	92	10			
					Tetschen Oe.N.W.B.				121	105	16			
				Myslowitz K.F.N.B.	Bodenbach B.N.B. und St.E.G.				113	100	13			
					Halbstadt				74	69	5			
					Liebau				77	72	5			
					Mittelwalde				66	61	5			
					Reichenberg				103	93	10			
					Seidenberg				93	87	6			
					Tetschen Oe.N.W.B.				113	100	13			
				[illegible] K.F.N.B.	Bodenbach B.N.B. und St.E.G.				114	102	12			
					Halbstadt				72	67	5			
					Liebau				75	70	5			
					Mittelwalde				64	59	5			
					Reichenberg				104	96	8			
					Seidenberg				96	90	6			
					Tetschen Oe.N.W.B.				114	102	12			
				Oswiecim K.F.N.B.	Bodenbach B.N.B. und St.E.G.				118	103	15			
					Halbstadt				79	74	5			
					Liebau				82	77	5			
					Mittelwalde				71	66	5			
					Reichenberg				108	96	12			
					Seidenberg				98	90	8			
					Tetschen Oe.N.W.B.				118	103	15			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1071	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Brennholz	Bojkowitz	Strassnitz	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	16·3 kr.	14 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1072	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclusive Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker und Rohzucker) der Pos. Z—8 des Tarifes „Theil I“	Grussbach-Schönau	Györ (M.Á.V.) Pécs Sopron (S.B. und R.Oe.E.E.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife (Theil II, Heft I, vom 1. October 1893; West-ung.-Oesterr. Eisenbahn-Verb., Theil II, Heft I, vom 1. December 1893, Westungar.-Niederösterr. Eisenbahn-Verband)	Bestehen keine directen Sätze	Heller 199 395 155		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1073	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Mislitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	20·0 kr.	18·0 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Refactiestempel der St.E.G. tragen dürfen und längst. bis Ende März 1898 einzusenden sind	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
12	Nr. 127 vom 5. November 1896	1827	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Mislitz	23. Mai 1897	Neues Frachtzugeständniss für nebige Transporte ist im gegenwärtigen Verordnungs-Blatte enthalten
13	Nr. 149 vom 29. December 1896	2738	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Form von Pappendeckeln	Hopfgarten, Station der k. k. Österr. Staatsbahnen, und Wörgl, Station der Südbahn-Gesellschaft	Delle transit und Altmünsterol transit	30. Juni 1897	
14	Nr. 23 vom 25. Februar 1897	629	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Nicht besonders benannte	Erdfarben der Pos. E—22 der Güterclassification des Tariftheiles I	Zliv	Krakau, Lemberg und Czernowitz	1. Juli 1897	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
38	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	81 u. 86	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stamm- und Kantholz (Balken) aus der Pos. H—19, Punkt 1 und 3 a, bezw. Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Berhometh a/S. Lukawetz a/S. Zadowa	Hliboka transit für Nepolokoutz und westlich davon gelegene Stationen	Die an diese Frachtzugeständnisse geknüpfte Bedingung der Unterlassung jederlei Achsverfrachtung aus dem Verkehrsbereiche der Stationen: Berhometh a S., Lukawetz a/S. und Zadowa nach Nepolokoutz wird mit **23. Mai 1897** aufgelassen	

Liste von Spediteuren.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index für das I. Quartal 1897 bei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. Wien, 22. Mai 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. April 1897, Z. 15.270 ex 1896,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Linz nach Urfahr und von da auf den Pöstlingberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der kaiserl. königl. privilegirten österreichischen Länderbank in Wien die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung der bestehenden Linzer Pferdebahn herzustellenden, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn vom k. k. Staatsbahnhofe in Linz durch die Bahnhofstrasse, über den Taubenmarkt, durch die Schmiedthorgasse, über den Franz Josef-Platz, über die Donaubrücke, durch die Urfahrer Hauptstrasse und die Kaarstrasse zum Mühlkreisbahnhofe in Urfahr und von da auf den Gipfel des Pöstlingberges unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personenfahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz des vorangeführten Gesetzes, Anwendung zu finden.

§ 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, längstens bis zum Ende des Jahres 1897 zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, die dem interurbanen Verkehre dienende Strecke von Linz nach Urfahr in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten. Bezüglich der Fortsetzungslinie auf den Pöstlingberg obliegt dem Concessionär diese Verpflichtung nur für die Zeit vom 15. April bis zum 15. October eines jeden Jahres.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von 3000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

---

*) Enthalten in dem am 16. Mai 1897 ausgegebenen XLIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 121.

§ 3.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat der Concessionär die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird dem Concessionär das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, den Ankauf der Linzer Tramway, die Anlage der elektrischen Centrale, die Licht- und Streckenleitung, den Hotelbau auf dem Pöstlingberg und die Dotirung eines Reservefonds nebst der Beschaffung einer Betriebsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Der Concessionär ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen die freie Fahrt auf der Bahn einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Rohrleitungen u. s. w. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionirten Bahn als nothwendig erachtet werden sollte, hat sich der Concessionär den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihm aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 8.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 9.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 12.

Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Standesrepräsentanten Jakob Steiner in Schruns im Vereine mit Robert Mayer, Wilhelm Mayer und Josef Fitsch in Schruns mit dem Erlasse vom 14. Februar 1896, Z. 878/I (Verordnungs-Blatt Nr. 34 vom 24. März 1896), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Bludenz nach Schruns auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. April 1897. Z. 6083/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Hütteldorf über Königstetten und Sieghartskirchen nach Judenau mit einer Schleppbahn von Sieghartskirchen nach Kogel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Erwin Ritter von Spaun, Advocaten in Hietzing, im Vereine mit dem Fabrikanten August Miller in Wien, dem Bürgermeister Josef Edelmeier in Königstetten, dem Bürgermeister Ferdinand Ockermüller in Sieghartskirchen und dem Bürgermeister Anton Obermeisser in Ollern die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von Hütteldorf über Königstetten und Sieghartskirchen nach Judenau mit einer Schleppbahn von Sieghartskirchen nach Kogel im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 30. April 1897. Z. 4998/I.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 16. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Mai ergreift das Wort Eisenbahnminister FML. Ritter v. Guttenberg zu folgender Interpellationsbeantwortung:

Die Herren Abgeordneten Ladislaus von Gniewosz und Genossen haben in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. April 1897 unter Hinweis auf den Fahrplan und die Tarifsätze auf den Bahnlinien Lemberg—Rawa ruska—Bełzec und Jaroslau—Sokal an mich folgende Fragen gestellt:

„1. Wann gedenkt die hohe k. k. Regierung die Fahrordnung auf den obangegebenen Linien derart abzuändern, dass Personenzüge verkehren, und dass das Publicum einen wirklichen Nutzen aus den Bahnlinien haben könnte?

2. Wann gedenkt die k. k. Regierung die Tarifsätze für Eil- und Frachtsendungen auf diesen Linien den Tarifsätzen der k. k. Staatsbahnen gleichzustellen?"

Ich beehre mich, hierauf zu erwidern, dass bereits im Herbste des Vorjahres von amtswegen die erforderlichen Einleitungen wegen der Durchführung der erwünschten Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den genannten Linien getroffen wurden.

Da diese Fahrgeschwindigkeits-Erhöhung jedoch wegen der damit verbundenen Einrichtungen und früher vorzunehmenden commissionellen Verhandlungen nicht mit Beginn des Sommerdienstes 1897, d. i. ab 1. Mai 1897, durchgeführt werden konnte, hat das k. k. Eisenbahnministerium vorerst darauf Bedacht genommen, den Fahrplan der in Rede stehenden Linien, insoweit dies unter den derzeit bestehenden Verhältnissen möglich war, im Sinne der bekanntgewordenen Wünsche zu verbessern, zu welchem Behufe die Umwandlung des gemischten Abendzuges Jaroslau—Rawa ruska in einen reinen Personenzug und die Herstellung des Anschlusses an den Tagesschnellzug Nr. 5 von Wien mit Beginn des diesjährigen Sommerdienstes angeordnet wurde.

Eine weitere Verbesserung des Fahrplanes wird erst dann eintreten können, bis die Verstaatlichung der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów) durchgeführt sein wird, in welchem Falle die Umwandlung der in Rawa ruska in den Mittagsstunden eintreffenden gemischten Züge in reine Personenzüge beabsichtigt wird, gegen welche Massnahme sich bisher der Verwaltungsrath der vorgenannten Eisenbahn aus finanziellen Gründen ablehnend verhielt.

Was die Tarifsätze für Eil- und Frachtsendungen auf der Linie Lemberg—Rawa ruska—Bełzec betrifft, so kann ich nur meine diesfalls bereits gelegentlich der Budgetdebatte in der 561. Sitzung des hohen Hauses vom 13. Jänner d. J. abgegebene Erklärung wiederholen, mit welcher ich dem hohen Hause mittheilte, dass, obwohl die Verstaatlichung der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów) in Kürze zu erhoffen sei — der betreffende Gesetzentwurf ist mittlerweile im hohen Hause in Berathung — eine Zusage wegen Einführung des Staatsbahnbarêmes auf dieser Bahnlinie dermalen nicht zulässig erscheine, weil die Ausfälle, die der Staat in Folge Einführung dieses Barêmes auf der Linie Lemberg—Rawa—Bełzec haben würde, so bedeutende wären, dass dadurch der Calcul für die Einlösung der Linie völlig in Frage gestellt erschiene.

Ich gab jedoch des Weiteren meiner Meinung dahin Ausdruck, dass man vielleicht in späteren Jahren, wenn die Production und der Verkehr sich steigern, das Staatsbahnbarême successive werde einführen können.

Bezüglich der Eil- und Frachtsendungen auf der Bahnlinie Jaroslau—Sokal gestatte ich mir darauf zu verweisen, dass dieselben ohnehin nach dem allgemeinen Staatsbahnbarême berechnet werden, da die Giltigkeit des Localtarifes der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, sich auch auf diese Linie erstreckt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Lambach-Haag. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 7. Mai die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Stern & Hafferl vorgelegten Detailprojectes für die projectirte Localbahn Lambach-Haag die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Allerh. Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 4541/I.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Furth i. W.: Erweiterung der Station Nürschan: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction Prag vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Nürschan der Linie Prag—Furth i. W. der politischen Begehung in Verbindung mit der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5741/IV.]

— (Linie Prag—Pilsen: Herstellung eines Uebergangssteges in der Station Königshof: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořowitz hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Herstellung eines eisernen Uebergangssteges in der Station Königshof der Linie Prag—Pilsen für Zwecke der Böhmischen Montangesellschaft für den 21. Mai angeordnet. [E.-M.-Z. 6816/IV.]

— (Linie Chodau—Neudek: Reconstruction des Strecke km 13·2—14·363 und Verlegung des Bahnhofes Neudek: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Graslitz hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Reconstruction der Strecke km 13·2 bis 14·363 der Linie Chodau—Neudek und der Verlegung des Bahnhofes Neudek für den 26. Mai angeordnet. [E.-M.-Z. 7846/IV.]

— (Linie Olmütz—Troppau: Adaptirung des Materialmagazines in der Station Jägerndorf zu einer Wagenmontirung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der k. k. Staatsbahn-Direction Olmütz vorgelegte Project für die Adaptirung des Materialmagazines in der Station Jägerndorf zu einer Wagenmontirung ertheilt. [E.-M.-Z. 5687/IV.]

— (Linie Chyrów—Stryj: Erweiterung des Bahndurchlasses in km 6·424: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. galizische Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung des Projectes für die Erweiterung des Bahndurchlasses in km 6·424 der Gemeinde Grodowice der Linie Chyrów—Stryj für den 22. Mai angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Thaddäus Bobrzyński bestimmt. [E.-M.-Z. 6811/IV.]

Ostgalizische Localbahnen. (Linie Czortków—Zaleszczyki: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung für die Theilstrecke km 48·3/4 bis 56·2/3 und Stationscommission für die Station Zaleszczyki.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für die Theilstrecke von km 48·3/4 bis 56·2/3 der Linie Czortków—Zaleszczyki für den 25. und 26. Mai und die Stationscommission für die Station Zaleszczyki für den 26. Mai unter der Leitung des k. k. Statthaltereirathes Leopold Morawetz anberaumt. [E.-M.-Z. 7444/IV.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Spielfeld—Luttenberg: Rollbahn von den Weinkellern der Firma Dirnböck in Murek zum Stationsplatze.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Radkersburg hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Herstellung einer schmalspurigen Rollbahn von den Weinkellern der Firma Dirnböck in Murek zum dortigen Stationsplatze anberaumt. [G.-I.-Z. 6564/IV.]

Ybbsthalbahn. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Amstetten hat die Localcommission betreffend Communicationsherstellungen der Ybbsthalbahn auf den 25. Mai anberaumt. [E.-M.-Z. 7059/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen). (Abänderung eines Stationsnamens.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Aenderung des Namens der Station Dux-Ladowitz in „Ladowitz" genehmigt. [Z. 6831/IV.]

Zusammenstellung

der im Monate März 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	631	6790	899	8320	27	26	5	58	0·6	44	3	7	.	13	.	.	2	.	.
„ Linz	620	3841	217	4678	19	9	1	29	0·6	25	2	9	.	1	.	.	.	2	.
„ Innsbruck	372	1861	124	2357	6	13	.	19	0·8	16	3	10	.	.	.	.	.	1	2
„ Villach	318	2260	2945	5523	8	13	15	36	0·6	29	.	5	.	2	.	.	.	.	.
„ Triest	62	955	124	1141	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Pilsen	186	1302	2495	3983	.	16	9	25	0·6	16	2	36	.	.	.	.	1	.	1
„ Prag	124	2655	1489	4268	1	30	7	38	0·8	19	.	18	.	12	.	.	1	.	13
„ Olmütz	.	1312	2171	3483	.	1	8	9	0·2	5	1	11	.	.	.	.	.	.	.
„ Krakau	186	1766	610	2562	.	3	2	5	0·1	2	.	2	.	.	.	.	2	.	.
„ Lemberg	186	1024	970	2180	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Stanislau	62	496	1484	2042	.	12	39	51	2·4	14	.	41	.	2	.	.	2	.	1
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	589	248	837	.	1	.	1	0·1	.	1	1	.	.	.	.	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1178	899	2263	.	.	1	1	0·0	.	.	2	.	.	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	124	372	1581	2077	3	1	6	10	0·4	3	1	6	1	1	.	.	1	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	320	736	1056	.	5	.	5	0·4	1	.	3	1	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	196	168	364	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	530	4671	4363	9564	9	8	4	21	0·2	14	1	4	2	.	.	.	6	.	1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	168	56	224	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	408	4829	589	5826	.	4	.	4	0·1	3	1	.	.	.	.	.	1	.	2
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	532	5203	3317	9052	10	30	6	46	0·5	35	2	24	.	2	.	.	2	.	.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	260	41	301	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	916	5292	589	6797	16	34	4	54	0·7	57	1	12	2	1	.	.	.	.	6
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1520	279	1799	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	168	252	420	.	.	2	2	0·4	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	40	620	.	660	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ausland.

Italien. (Congress der Civil-Ingenieure in Genua.) Der in Genua stattgefundene Congress der italienischen Civil-Ingenieure hat sich im Principe für die Anwendung der Elektricität als Motor für Local-, Klein- und Industriebahnen ausgesprochen und diesbezüglich der Regierung ein Memorandum unterbreitet, welches bereits auch der zum Studium der elektrischen Zugsförderung eingesetzten Ministerialcommission zur Berichterstattung übergeben wurde. Der vom Chef-Ingenieur Merizzi veröffentlichte Motivenbericht hebt hervor, dass durch entsprechende Ausnützung der insbesondere in Oberitalien so zahlreichen Wasserfälle und Wasserläufe mit starkem Gefälle die Erzeugungskosten der elektrischen Kraft sich anderen Ländern gegenüber sehr wohlfeil stellen, daher für Bahnen mit mässigem Fahrtempo ausserhalb des Weichbildes von Städten selbst die Anwendung des Wechselstromes auf Hochleitung mit zwei Drähten, und zwar speciell im Interesse der grösseren Sicherheit für die ungestörte Continuität des Betriebes, zu empfehlen sei, da, wenn auch unter gleichen Erzeugungsverhältnissen der Effect des Wechselstromes ein geringerer ist, als der des constanten, die Zulässigkeit beliebiger Verstärkung des ersteren dadurch gegeben ist, dass sich bei Ausnützung der hydraulischen Kräfte die Erzeugungskosten auf ein Minimum stellen.

Frankreich. (Kostenvoranschlag für den Bau der projectirten Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain" und Ausführungsmodus.) Dem Berichte zufolge, welchen die zur Prüfung der Frage des Baues und Betriebes der projectirten Pariser Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe „Le Métropolitain" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) eingesetzte Commission abgab, ist das Gesammtbaucapital für sechs zum sofortigen Ausbaue vorläufig in Aussicht genommene Linien in einer Gesammtlänge von circa 65 km mit rund 184,500.000 Frcs., d. i. mit durchschnittlich 2,930.745 Frcs. per laufendes Kilometer, bemessen, welche Summe sich, im Falle als noch eine gleichfalls, jedoch für später in Aussicht genommene siebente Linie erbaut werden sollte, um rund 10,000.000 Frcs., also auf 194.500.000 Frcs. erhöhen würde. Von den projectirten Linien werden 40·339 km als Untergrundstrecken, 11·725 km in Einschnitten und 10·847 km auf Viaducten führen. Im Bereiche der zuerst zu erbauenden sechs Linien sind 118 Stationen zu errichten, von welchen 70 auf Untergrund-, 26 auf Einschnitt- und 22 auf Viaduct-Strecken entfallen. Einzelne Strecken der Einschnitte sind im Interesse der Continuität des Strassenverkehres als Untergrundbahnen zu decken. Das gesammte Netz ist schmalspurig herzustellen, und zwar mit Anwendung von Stahlschienen im Gewichte von 30 kg per Currentmeter. Von Beginn des Betriebes an sind in beiden Richtungen mindestens je 135 Züge per Tag in Verkehr zu

setzen, deren jeder aus mindestens sechs Wagen neuester Construction zu bestehen hat; die Maximalfahrgeschwindigkeit darf 36 km per Stunde nicht überschreiten. Der Fahrpreis ist für je eine Fahrt ohne Unterschied der Entfernung mit 20 Centimes und jener für ausserhalb des Stadtbereiches wohnende Volksschüler, welche innerstädtische Schulen besuchen, mit 5 Centimes bemessen; schliesslich geniessen jene Fahrgäste, welche vor 8 Uhr Früh ein Fahrbillet lösen, das Recht, selbes zur unentgeltlichen Rückfahrt zu einer beliebigen Tagesstunde zu benützen. Die Dauer der Gesellschaft ist mit 30 Jahren bemessen, doch steht es der Stadt frei, das Betriebsnetz wann immer einzulösen.

— (Submissionsverhandlung über die Concession zum Bau und Betrieb der Pariser Untergrundbahn „Le Métropolitain".) Der unter Vorsitz des Seine-Präfecten tagenden Commission, welcher die Leitung der Submissions-Angelegenheiten zu Gunsten des Ausbaues der Untergrundbahn „Le Métropolitain" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) übertragen wurde, sind sechs Offerte zugekommen, deren Ueberprüfung bereits stattgefunden hat. Von diesen sind deren drei in engere Combination gezogen worden, und zwar jenes der Compagnie de traction et d'électricité im Vereine mit der Compagnie du Creusot, jenes der Firma Grosselin & Coignet im Vereine mit dem Comptoir d'Escompte und der Firma Thomson-Houston, schliesslich jenes der Firma M. Faye im Vereine mit der Société de Fives-Lille.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Wettrennen in der Freudenau.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft lässt anlässlich der Sommerrennen Donnerstag den 20., Samstag den 22., Sonntag den 23., Dienstag den 25., Donnerstag den 27., Samstag den 29., Sonntag den 30. Mai, Dienstag den 1., Donnerstag den 3., Samstag den 5., Sonntag den 6. und Montag den 7. Juni Localschiffe ab Ferdinandsbrücke mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sofienbrücke von 12½ bis 2 Uhr Nachmittags nach der Freudenau mit Rückfahrt nach Schluss der Rennen verkehren. Der Fahrpreis per Person und Tour beträgt 30 kr. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben, sondern gelten die an den Cassen Ferdinandsbrücke, Weissgärber und Sofienbrücke gelösten Fahrkarten nur für die Fahrt nach der Freudenau.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCIII. Stückes.) Das am 14. Mai herausgegebene XCIII. Stück enthält unter

Nr. 3188: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 7. Mai 1897, Z. 39.324, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem politischen Bezirke Brzeżany.

Nr. 3189: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 10. Mai 1897, Z. 7028, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenthiere aus den politischen Bezirken Cilli, Pettau, Rann und Windischgraz in Steiermark.

Nr. 3190: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 10. Mai 1897, Z. 9637, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus mehreren Bezirken in Krain und Steiermark.

— (Inhalt des XCIV. Stückes.) Das am 15. Mai herausgegebene XCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3191: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. Mai 1897, Z. 9930, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus der Bukowina.

Nr. 3192: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 11. Mai 1897, Z. 7726/II, betreffend die Abänderung des Controltermines beim k. k. Nebenzollamte in Ach.

Nr. 3193: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 9. Mai 1897, Z. 69.191, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Neustadt a. M. als Viehverladestation und als Consumort für Wiederkäuer und Schweine aus Ungarn, Croatien und Slavonien, Galizien, Wien-St. Marx und aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3194: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 9. Mai 1897, Z. 70.663, betreffend die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes für Wiederkäuer und Schweine aus Sachsen.

— (Inhalt des XCV. Stückes.) Das am 17. Mai herausgegebene XCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3195: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. Mai 1897, Z. 73.691, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 3196: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. Mai 1897, Z. 73.095, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 3197: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 7. Mai 1897, Z. 23.483, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des XCVI. Stückes.) Das am 18. Mai herausgegebene XCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3198: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 17. Mai 1897, Z. 45.663, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XCVII. Stückes.) Das am 19. Mai herausgegebene XCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3199: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 12. Mai 1897, Z. 16.534, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Klauenthiere aus Tirol und Vorarlberg nach Bayern.

Nr. 3200: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 10. Mai 1897, Z. 39.181, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem Gerichtsbezirke Obertyn im politischen Bezirke Horodenka.

Nr. 3201: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 16. Mai 1897, Z. 18.442, betreffend die Beschränkungen des Viehverkehres aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3202: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 15. Mai 1897, Z. 9178, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem rumänischen Districte Tutova.

Nr. 3203: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 17. Mai 1897, Z. 10.181, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3204: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 18. Mai 1897, Z. 5973, betreffend den Viehverkehr mit Ungarn und Croatien-Slavonien.

Generalversammlungen.

25. Mai: Oesterr. Nordwestbahn.
25. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
25. „ Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.
27. „ Szamosthal-Eisenbahn-Gesellschaft.
28. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
28. „ Südbahn-Gesellschaft.
28. „ Kolomeaer Localbahnen.
28. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
28. „ Prag-Duxer Bahn.
29. „ Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
30. „ Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft.
31. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
31. „ Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt.
2. Juni: Localbahn Strakonitz-Winterberg.
3. „ Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft in Budapest. (Projectirte Errichtung von Lagerhäusern in Zimony [Semlin]). Die Direction der Landes-Lagerhäuser-Gesellschaft hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Bau von Lagerhäusern in der Hauptstation Zimony (Semlin) der Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie der dortigen Donau-Umschlagstation beschlossen, vornehmlich im Interesse des über das „Eiserne Thor" dirigirten Cerealienverkehrs rumänischer, bulgarischer und serbischer Provenienz. Die zu erbauenden Lagerhäuser sollen bis zum Beginn der diesjährigen Getreidecampagne fertiggestellt werden.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	April 1897				April 1896			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	327.694	289.442	250.136	367.000	253.278	211.560	195.035	269.803
Darunter:								
Weizen	120.438	101.731	61.197	160.972	82.604	107.556	91.296	98.864
Roggen	24.553	42.610	40.861	26.302	30.070	36.956	36.061	30.965
Gerste	35.357	15.394	23.499	27.252	44.407	13.443	15.324	42.526
Hafer	71.012	75.250	62.756	83.506	8.705	21.312	16.607	13.410
Mais	17.271	29.681	34.124	12.828	2.749	18 644	16.992	4.401
Hirse	1.835	568	275	2.128	708	1.571	1.273	1.006
Bohnen	5.687	60	1.492	4.255	4.415	499	514	4.400
Erbsen	13.184	1.070	564	13.690	1.157	—	132	1.025
Malz	430	916	908	438	981	914	1.019	876
Raps	3.252	119	1.072	2.299	32.291	160	2.323	30.128
Hanfsamen	1.831	423	322	1.932	497	109	187	419
Wicken	2.520	302	796	2.026	749	410	621	538
Mehl	6.641	2.393	2.387	6.647	7.413	3.576	2.178	8.811
Kleie	1.763	2.209	2.623	1.349	2.256	900	2.378	778
	305.774	272.726	232.876	345.624	219.002	206.050	186.905	238.147
Spiritus	3.030	352	—	3.382	1.146	50	—	1.196
Zucker	2.412	1.909	823	3.498	9.467	908	1.854	8.521
Wein	1.711	48	406	1.353	4.126	596	472	4.250
Oele und Fette	1 852	109	395	1.566	2.327	267	472	2.122
Sonstige Waaren	12.915	14.298	15.636	11.577	17.210	3.689	5.332	15.567
Mittlere Tagesbewegung . .	21.583 Meter-Centner				16.264 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,976.450	1,287.410	1,070.880	3,192.980	2,510.860	801.810	823.820	2,488.850

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	134	50	56	128	114	28	23	119
Versicherungswerth . . fl.	872.600·—	564.940·—	308.790·—	1,128.750·—	404.900·—	109.770·—	119.650·—	395.020·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	3	1	1	3	19	2	9	12
Versicherungswerth . . fl.	6.700·—	5.400·—	5.400·—	6.700·—	109.050·—	3.830·—	62.650·—	50.230·—
Lombardbetrag . . . . fl.	2.900·—	2.000·—	2.000·—	2.900·—	56.060·—	2.025·—	35.250·—	22.835·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat April 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1897	Eingelagert vom ersten bis letzten April	Ausgelagert vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1897
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	82.880	24.405	29.315	77.970
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	3.920	1.256	853	4.323
Wein	6.614	2.708	2.425	6.897
Zucker	40.205	14.988	17.742	37.451
Weizen	9.806	503	907	9.402
Diverse	22.335	4.950	7.388	19.897
Assecuranzwerth . . fl.	2,826.552	842.920	1,017.001	2,652.471

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1897
Lagerscheine:				
Stück	39	5	10	34
Versicherungswerth . fl.	117.180	17.430	27.060	107.550
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	4.500	—	1.000	3.400

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat April 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten April 1897
		vom ersten bis letzten April		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	53.024	36.144	18.793	70.375
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	9.992	12.823	3.806	19.009
Hafer	27.402	18.983	7.752	38.633
Korn	4.960	3.119	2.150	5.929
Gerste	6.562	971	2.712	4.821
Diverse	4.108	248	2.373	1.983
Assecuranzwerth . . fl.	365.070	258.540	130.370	493.240

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1897	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten April 1897
		vom ersten bis letzten April		
Lagerscheine:				
Stück	9	4	1	12
Versicherungswerth . fl.	120.330	47.760	5.600	162.490
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat April 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	3489·40	604·82	2315·26	1778·96	2282·36	151·70	1343·89	1090·17
Roggen	3024·89	758·67	2638·08	1145·48	1555·80	131·01	—	1686·81
Gerste	896·26	402·90	338·19	960·97	3859·71	497·32	575·65	3781·38
Hafer	—	91·52	91·52	—	202·26	—	—	202·26
Erbsen	978·61	—	250·46	728·15	551·35	—	46·10	505·25
Bohnen	845·44	210·99	338·71	717·72	32·24	—	—	32·24
Raps	410·18	66·79	352·69	124·28	2·21	—	—	2·21
Wicken	276·55	32·85	174·87	134·53	190·05	6·79	110·10	86·74
Leinsaat	209·09	—	201·05	8·04	—	—	—	—
Rübensamen	46·30	—	—	46·30	—	—	—	—
Mohn	63·75	—	—	63·75	174·64	—	40·00	134·64
Kleesaat	260·03	178·56	206·15	232·44	—	—	—	—
Senfsaat	93·02	—	—	93·02	—	—	—	—
Diverse	3665·25	621·43	1154·35	3132·30	416·03	219·35	86·45	548·92
Zusammen . . .	14258·77	2968·50	8061·33	9165·94	9266·65	1006·17	2202·19	8070·62
Versicherungswerth ö.W. fl.	150.840	30.035	71.915	108.960	104.280	14.211	19.738	98.753
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	32	1	—	33	9	1	1	9
Versicherungswerth ö.W. fl.	44.937	1.000	—	45.937	7.160	2.800	770	9.190
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	29	1	15	15	3	1	2	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	39.991	100	14.560	25.531	2.201	2.800	1.570	3.431
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	27.520	600	9.605	18.515	1.100	1.734	1.200	1.634
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück		—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung ermässigter Frachtsätze des Aunahmetarifes Nr. 38 (Petroleum).

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 treten die im Nachtrag III vom 1. April 1897 zu Theil II, Heft 1, Seite 6—9, enthaltenen, theilweise ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 38 (Petroleum) in Wirksamkeit.

Vor Inanspruchnahme dieses Tarifes ist der Frachtsatz in der Relation Boryslaw—Oppeln auf 176 Pfennige zu erhöhen.

Wien, am 20. Mai 1897. [366]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung eines neuen Personentarifes.

Der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und den k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen einerseits und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn andererseits tritt nicht am 1. Juni, sondern am 1. Juli 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 15. Mai 1897. [367]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages III zur Tarifübersicht.

Zu der seit 1. October 1896 bestehenden Uebersicht der giltigen Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gelangt der Nachtrag III zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 15 Kreuzer per Stück im Tarifverkaufsbureau der Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3, erhältlich.

Wien, am 19. Mai 1897. [368]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 wurde eine grössere Anzahl bayerischer Stationen für den Verkehr mit Hildburghausen, und die bayerischen Stationen Dollnstein und Gaimersheim für den Verkehr mit Wernshausen in den Ausnahmstarif 1 B. für Stammholz etc. einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gruppentarif V, Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V), Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe III/V), Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe IV/V), Mitteldeutsch-Hessischer Gütertarf (Gruppe V/VI), Mitteldeutsch-Rechtsrheinischer Gütertarif (Gruppe V/VII), Mitteldeutsch-Linksrheinischer Gütertarif (Gruppe V/VIII), Oldenburg-Mitteldeutsch- und Altonaer Gütertarif, Westdeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 2, Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif.) Am 1. Mai 1897 wurde die Neubaustrecke Zeitz (Preussische Staatsbahn)—Camburg a. d. Saale dem Betriebe übergeben. Von den an dieser Strecke gelegenen Stationen kamen vorläufig nur die bereits am 1. April 1897 für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete Haltestelle Groitzschen, sowie die Haltestellen Molau und Schkölen für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren und Leichen, Haltestelle Schkölen ausserdem auch noch für die Abfertigung von Fahrzeugen zur Eröffnung. Die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist nach und von Groitzschen und Molau und von Sprengstoffen nach und von Schkölen ausgeschlossen. Die Privat-Anschlussanlage der Waldauer Braunkohlenindustrie-Actiengesellschaft, bei dem Haltepunkte Waldau (Reg.-Bez. Merseburg), welcher am gleichen Tage für den Personenverkehr eröffnet wurde, wurde von diesem Zeitpunkte an auch von der Station Schkölen aus für den Wagenladungs-Güterverkehr in Betrieb genommen. Die Stationen Kauerwitz, Droyssig, Osterfeld (Reg.-Bez. Merseburg) und Weickelsdorf kamen am 1. Mai 1897 noch nicht zur Eröffnung. Es wurden hienach am 1. Mai 1897 nur die Haltestellen Groitzschen, Molau und Schkölen in dem angegebenen Umfange in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Soweit zu den voraufgeführten Tarifen Nachträge bereits vorliegen, treten die in denselben enthaltenen und als „giltig vom Tage der Betriebseröffnuug“ oder „giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Camburg—Zeitz“ bezeichneten Entfernungen, beziehungsweise Frachtsätze nur für Groitzschen, Molau und Schkölen in Kraft. Der Zeitpunkt, von welchem an die Entfernuugen, beziehungsweise Frachtsätze für die übrigen nicht zur Eröffnung gekommenen Stationen Giltigkeit erlangen, wird später bekannt gegeben werden. Im Uebrigen werden bis zum Erscheinen von Tarifnachträgen der Frachtberechnung im Verkehre von und nach Groitzschen die Entfernungen der Station Zeitz (Preussische Staatsbahn) zuzüglich 4 km, beziehungsweise der Station Camburg a. d. Saale zuzüglich 34 km, im Verkehre von und nach Molau die Entfernungen der Station Camburg a. d. Saale zuzüglich 9 km, beziehungsweise der Station Zeitz (Preussische Staatsbahn) zuzüglich 30 km und im Verkehre von und nach Schkölen die Entfernungen der Station Camburg a. d. Saale zuzüglich 12 km, beziehungsweise der Station Zeitz (Preussische Staatsbahn) zuzüglich 26 km zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebenden niedrigsten Gesammtentfernungen zur Anwendung kommen. Gleichzeitig wird die Station Groitzschen als Versandtstation in den Ausnahmetarif 6 (Brennstofftarif) des Westdeutschen Privatbahntarifes, Heft 2, einbezogen.

— (Frachtsätze für Bensheim und Darmstadt, Stationen der Main-Neckarbahn.) Die neuen und veränderten Entfernungen und Frachtsätze für Bensheim und Darmstadt der am 1. Mai in Giltigkeit getretenen Gruppentarife der Kgl. Preussischen Staatsbahnen mit dem Directionsbezirke Mainz kommen auch für die gleichnamigen Stationen der Main-Neckar-Bahn mit der Massgabe zur Anwendung, dass die für die letzteren Stationen bestehenden theilweise niedrigeren Frachtsätze erst vom 1. Juni 1897 ab in Wegfall kommen. Von diesem Zeitpunkte ab gelten allgemein die neuen Entfernungen und Frachtsätze der Gruppentarife, und nur soweit für einzelne Stationsbeziehungen in den letzteren Entfernungen für Bensheim und Darmstadt nicht aufgenommen sind, bleiben für diese Stationen der Main-Neckar-Bahn die bisherigen Tarife in Geltung. Nähere Auskünfte ertheilen die Güterabfertigungen.

Bayerisch-Schweizerischer Holzausnahmetarif (Verkehr mit N. O. B. und weiter) vom 1. April 1884. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die Frachtsätze für die Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Linie Effretikon—Hinweil) treten mit 31. Mai ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg					
										Pfennig a	b				
1074	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandgütertarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Battelau Beneschau Blowitz Čerčan-Pisely Hradek Kauth Klattau Kolinec Lužan Pladen Přestitz Scheles Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Cranzahl, Station der königlich Sächsischen Staatsbahnen	Aufgabe in completen Wagenladungen von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum, sowie Einhaltung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b im Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892 giltigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterr.-Ungarischer Verbandtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	119 94 90 90 99 97 94 99 90 66 90 70	109 84 81 80 89 88 84 89 84 63 81 67		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze haben nur in der Richtung aus Oesterreich Giltigkeit
1075	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 2 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896	Volksgarten, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	den in den Schnitttafeln I b, II b und III b des Tarifes, Theil II, Heft 2 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896 enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der für die Anwendung des Ausnahmetarifes 2 des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896 giltigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 2 vom 15. Mai 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide untenstehende Tabelle			Im Kartirungswege		

Von Volksgarten	Schnitttafel I a	II a				III a			
	Ausnahmetarif A	B	C	D	E	B	C	D	E
		Abtheilung α)				Abtheilung β)			
	Frachtsatz für 100 Kilogramm in Pfennigen								
bis zum Schnittpunkte .	139	139	139	139	139	107	107	107	107

Vom Schnittpunkte bis zur betreffenden Bestimmungsstation die in den Schnitttafeln Ib, IIb und IIIb des vorbezeichneten Verbandstarifes angeführten Frachtsätze.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1076	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eigelb, auch eingetrocknet, als Frachtgut	Krakau und Podgórze-Bonarka } Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszów } Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Karlsruhe Westbahnhof, Station der grossh. Badischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung ad a) für mindestens 5.000 kg ad b) für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juni 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. März 1893 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband	Es bestehen dermalen keine directen Frachtsätze	Mark a) b) 6·87 6·47 6·87 6·47		Im Kartirungswege		
1077	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Pflastersteine	Mauthausen Schärding Taufkirchen Wernstein Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Darmstadt, Station der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direction	Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 28 des Theiles II, Heft Nr. 3, vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband	Vom 1. Juni 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Theil II, Tarifheft Nr. 3, vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband (Ausnahmetarif Nr. 28, Abtheilung II)	Es bestehen dermalen keine directen Frachtsätze	Mark 1·38 1·06 1·11 1·06		Im Kartirungswege		
1078	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen der Pos. H—20, Punkt 4, der Güterclassification des Tariftheiles I	Wien-Donauquaibahnhof transit	dem Lagerplatze der Wiener Stadtbahn bei Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Baue der Wiener Stadtbahn bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Beförderung gelangen, auf welchen eine der Bauleitungen der Wiener Stadtbahn als Empfängerin erscheint. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Besteht keiner	26 Heller		Im Kartirungswege		In nebigem Frachtsatze ist die Ueberfuhrsgebühr von Hütteldorf-Hacking auf den Lagerplatz der Wiener Stadtbahn bei Hütteldorf-Hacking bereits enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1079	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Eisenbahnbaumaterialien	Hinsichtlich der Linien des Abschnittes A. Heft 1. des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Mšeno—Unter-Cetno bestimmt und an die Bahnunternehmung adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km. Minimalfrachtsatz 4 kr. = 8 h pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag zu bewirkende Vorlage der auf die Bahnunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden	
1080	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe C und des Specialtarifes 2	Klattau	Schönpriesen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für Güter der Classe C und des Specialtarifes 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Heller 98 98	Heller 94 94	Bestehen keine directen Frachtsätze	Im Kartirungswege		
1081	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Ku[illegible] aus der Pos. F 10 [illegible] cation des Tarif-[illegible] I	Kasnau	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	86 kr. = 172 Heller	144 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		
1082	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kistenwände	P o c h [illegible]	Aussig A.T.E Schönpriesen St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens [illegible] kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 150 156		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1083	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schotter aus der Pos. 8-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sopów	Kolomea Bahnhof	**Auflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagenladungen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1897	Localtarif	11 kr. = 22 h	8 Heller	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Kolomea als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche zum Behufe der Liquidation bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	
1084	Südbahn-Gesellschaft		Garne der Pos. G-3 und 4 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Pottendorf-Landegg	Wien (Matzleinsdorf) und vice versa	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	43	41	2	Im Kartirungswege		
1085	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Geschäftsbücher, ordinäre, gebunden (auch rastrirt), im See-Exportverkehre nach dem Auslande	Gródek	Triest-Freihafen S.B. und Fiume-Freihafen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der im nebengenannten Verbandstarife für den See-Export enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. April 1897	687 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Transportsteuer	468 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Transportsteuer	219 Heller	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: unter Einhaltung der im nebenbezeichneten Tarife unter B. bezw. der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" ersichtlichen Bedingungen	
1086	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Wostroměř	Chlumetz	Die Steine müssen für öffentliche Bauten des Bezirkes Chlumetz bestimmt sein. Die Gebührenberechnung erfolgt mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	10·5 kr.	5·4 kr.	5·1 kr.	Im Kartirungswege		In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Chlumetz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1087	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Ustron	Kremsier	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.	Bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897 und rücksichtlich der Localbahn vom 1. Juni 1888	kr. 32·7	kr. 29·2	kr. 3·5	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
					Prossnitz				36·2	32·7	3·5			
					Brünn				39·7	36·2	3·5			
1088	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	Bisenz-Pisek transit	Ungar.-Ostra	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, (bezw. Anhang hiezu)	Kreuzer 6·5	5·6	0·9	Im Kartirungswege		**Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen**
			Saturationsschlamm						5·9	5·6	0·3			
1089	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	I. (Normal-) Classe	Nagy-Becskerek	Wien (St.E.G.. K.F.N.B.) und Stadlau	Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Verschieden	Heller 558		Im Kartirungswege		**Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze für Güter aller Art ist die Partei verpflichtet, die Sendungen auf eigene Kosten ein- und abzuladen**
			II. Classe							516				
			Ermässigte Wagenladungs-Classen A							280				
			Ermässigte Wagenladungs-Classen B							202				
			Güter der Classen A, B und C, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg							312				
			Güter aller Art bei Aufgabe mindestens von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	oder vice versa						492				

NB. Die obigen Frachtsätze werden n i c h t angewendet: Für lebende Thiere, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, Porzellan, unverpackt, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, ferner Flüssigkeiten in Reservoirwagen, und schliesslich beladene und leere Möbelwagen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1090	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**		Phosphorite	Oesterr.-russische Reichsgrenze	Podwoloczyska	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Weiterbeförderung nach Oesterreich-Ungarn oder Deutschland	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif			Nachlass der Manipulationsgebühr von 4·5 kr. für 100 kg	Im Kartirungswege		
1091	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schienen und Oberbaukleinmateriale der Position E—6, Punkt 5 des Tarifes, Theil I	Prevali	Lustenau	Sendungen müssen unter der Adresse der Bauleitung der internationalen Rheinregulirung in Bregenz zur Aufgabe gelangen und zur Rheinregulirung bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	284 h	180 h	104 h	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
49	Nr. 56 vom 15. Mai 1897	1031	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Csány	österr. Stationen	In der Rubrik 10 hat der daselbst angeführte Stationsname anstatt „Cassa" richtig „**Kassa**" zu lauten	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Werkstätten-Einrichtungen und Werkzeugmaschinen im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

1 Dampfmaschine mit 50 HP effectiv als Minimalleistung;
2 Dampfkessel à 42·5 m² Heizfläche;
1 elektrische Kraftübertragung, bestehend aus einem Primärmotor von 40 HP und aus den Motoren zum Betriebe
  a) einer Transmission . . . . 30 HP
  b) „ „ . . . . 2 „
  c) eines Hebekrahnes . . . . 4 „
  d) einer Locomotiv-Schiebebühne . . . 4 „
2 Transmissionsanlagen;
1 freistehender Krahn;
1 Bohrmaschine;
2 Egalisirdrehbänke, System Morton;
1 Stummelregulirbank;
1 Minium-Knetmaschine;
1 Pulverisirmaschine;
1 Universal-Rundschleifmaschine;
1 Circularsäge für Holz;
2 Ventilatoren;
1 Egalisirdrehbank;
2 Shapingmaschinen;
2 Fraismaschinen für Holz;
1 Spindelpresse;
1 Hand-Blechscheere;
1 Lochmaschine;
1 Werkzeug-Schleif- und Polirmaschine;
1 Garnitur Locomotiv-Hebeböcke;
1 Manometer-Controlapparat;
1 Scheer- und Lochmaschine.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und speciellen Bedingnisse, sowie der mit den genauen Beschreibungen versehenen Offertformularien zu erfolgen.

Diese Behelfe können bei der Fachabtheilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. Oesterr. Staatsbahnlinien erfolgen kann, einschliesslich aller Nebenspesen zu erstellen.

Jedem Offerenten steht es frei, auf mehrere oder auch nur auf einen der ausgeschriebenen Gegenstände zu offeriren, und bleibt derselbe mit seinem Anbote zwei Monate in Verpflichtung.

Für die bezeichneten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte, gesiegelte und mit den Zeichnungen der offerirten Gegenstände belegte Offerte mit der Aufschrift **„Offert für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen“** bis 15. Juni 1897, 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck übernommen.

Die commissionelle Eröffnung der Offerte findet am folgenden Tage um 10 Uhr Vormittags statt, und steht es jedem Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Offerte, welche den vorstehenden Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Innsbruck, am 14. Mai 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. **Wien, 25. Mai 1897.** **X. Jahrgang.**

Schiffahrtsverkehr auf dem Pruth im Jahre 1896.

Schiffsverkehr.

Im Jahre 1896 sind nach den Aufzeichnungen, welche die Organe der Gemischten Pruth-Commission über den Schiffahrtsverkehr auf dem Pruth führen, 567 (— 74) Schiffe mit einem Gesammtgehalte von 50.306 (— 4773) t aus der Donau in den Pruth übergegangen und 629 (— 140) Schiffe mit dem Gesammtgehalte von 60.298 (— 10.839) t, sowie 258 (+ 109) Flösse aus dem Pruth in die Donau ausgelaufen.

Am intensivsten war an diesem Verkehre die griechische Schiffahrt betheiligt, nämlich mit 13 Dampfern und 234 t, 452 Schleppen und 40.478 t im Bergverkehre und mit 11 Dampfern und 197 t, 506 Schleppen und 45.644 t im Thalverkehre. Die österreichische Schiffahrt weist in der Bergfahrt 7 Dampfer mit 252 t und 4 Schleppboote mit 779 t, in der Thalfahrt ebensoviele Fahrzeuge auf. Rumänien war im Bergverkehre mit 9 Dampfern und 376 t, 69 Schleppen und 7028 t, im Thalverkehre mit 9 Dampfern und 376 t, 82 Schleppen mit 8163 t vertreten; Russland im Bergverkehre mit 5 Schleppen und 44 t, im Thalverkehre mit 3 Schleppen und 24 t; Bulgarien im Berg- und Thalverkehre mit 3 Schleppen und 505 t; die Türkei im Bergverkehre mit 5 Schleppen und 610 t, im Thalverkehre mit 4 Schleppen und 490 t.

Nach den einzelnen Sectionen, in welche der Fluss Seitens der Gemischten Pruth-Commission getheilt wurde, stellt sich der Verkehr folgendermassen dar:

I. Section Mündung — Rogojeni. Bergverkehr: 16 Dampfer mit 392 t und 148 Schleppe mit 12.647 t, und zwar nach Giurgiulesti 1 Schlepp mit 23 t, nach Coulibasi 1 Schlepp mit 12 t, nach Kahul 16 Schleppe mit 1493 t, nach Oancea 16 Dampfer mit 392 t und 124 Schleppe mit 10.634 t, nach Rogojeni 6 Schleppe mit 836 t; Thalverkehr: 16 Dampfer mit 420 t und 171 Schleppe mit 13.538 t, davon aus Giurgiulesti 1 Schlepp mit 23 t, aus Plopi 4 Schleppe mit 445 t, aus Slobozia 6 Schleppe mit 532 t, aus Foltesti 1 Schlepp mit 44 t, aus Coulibasi 1 Schlepp mit 50 t, aus Branesti 1 Schlepp mit 41 t, aus Pascani 4 Schleppe mit 161 t, aus Oancea 16 Dampfer mit 420 t und 13 Schleppe mit 962 t, aus Kahul 114 Schleppe mit 9372 t und aus Rogojeni 16 Schleppe mit 1908 t.

II. Section Rogojeni — Falciù. Bergverkehr: 4 Dampfer mit 101 t, 341 Schleppe mit 31.202 t, sämmtlich nach Falciù; Thalverkehr: 1 Dampfer mit 27 t und 185 Schleppe mit 15.716 t; davon aus Vadeni 21 Schleppe mit 1464 t, aus Grauri 3 Schleppe mit 308 t, aus Golesti 3 Schleppe mit 164 t, aus Courdja 13 Schleppe mit 1065 t, aus Ghiltoasa 2 Schleppe mit 127 t, aus Benjesti 15 Schleppe mit 1095 t, aus Bogdanesti 2 Schleppe mit 234 t, aus Falciù 1 Dampfer mit 27 t, 126 Schleppe mit 11.259 t.

III. Section Falciù—Nemtzeni. Bergverkehr: 9 Dampfer mit 369 t und 39 Schleppe mit 5576 t; darunter nach Leova 6 Dampfer mit 234 t, 40 Schleppe mit 4326 t, nach Voinescu 1 Dampfer mit 45 t, 8 Schleppe mit 1129 t, nach Drenczeni 1 Dampfer mit 45 t und 1 Schlepp mit 121 t, nach Nemtzeni 1 Dampfer mit 45 t; Thalverkehr: 10 Dampfer mit 378 t und 248 Schleppe mit 25.064 t; davon aus Leca 1 Schlepp mit 161 t, aus Hanaseni 1 Schlepp mit 100 t, aus Leova 7 Dampfer mit 243 t und 156 Schleppe mit 14.941 t, aus Bumbato 1 Schlepp mit 128 t, aus Sarata 1 Schlepp mit 74 t, aus Pogonesti 10 Schleppe mit 772 t, aus Drenceni 2 Dampfer mit 90 t, 21 Schleppe mit 2112 t, aus Ghermanesti 10 Schleppe mit mit 1153 t, aus Nemtzeni 1 Dampfer mit 45 t und 47 Schleppe mit 5623 t.

IV. Section Nemtzeni—Ungheni. Bergverkehr: 0; Thalverkehr: 8 Schleppe mit 1287 t und 258 Flösse mit 3868 t, davon aus Heroaia 4 Schleppe mit 587 t, aus Coltu-Cornei 2 Schleppe mit 326 t, aus Macaresti 2 Schleppe mit 374 t, aus Branesti 258 Flösse mit 3868 t.

Waarenverkehr.

Zugeführt wurden den Pruthstationen im Bergverkehr 42.000 kg Colonialwaaren, 32.000 kg Salz, 12.000 t Kalk, 8 t Kohle und 1327 t Pflastersteine. Hievon entfallen auf die erste Flusssection 38.000 kg Colonialwaaren, welche nach Oancea gingen, 16.000 kg Salz für Kahul, 12.000 t Kalk für Coulibasi und 8 t Kohle für Oancea; auf die zweite Flusssection 4000 kg Colonialwaaren, sämmtlich für Falciù; auf die dritte Flusssection 16.000 kg Salz nach Leova und 1327 t Pflastersteine, davon 188 t nach Leova, 1139 t nach Voinescu.

Im Thalverkehre wurden ausgeführt aus der gesammten Pruthstrecke: 568.462 hl Mais, 151.714 hl Weizen, 589.051 hl Roggen, 271.698 hl Gerste, 3116 hl Leinsamen, 78 t Erdäpfel, 49 t Käse, 1420 t Brennholz und 23 t Sand und Kies. Hieven entfallen auf die einzelnen Sectionen, und zwar: auf Section I 96.753 hl Mais, 23.365 hl Weizen, 127.396 hl Roggen, 63.682 hl Gerste, 550 hl Leinsamen, 78 t Erdäpfel, 1420 t Brennholz, 23 t Sand und Kies; auf Section II 148.860 hl Mais, 25.784 hl Weizen, 188.965 hl Roggen, 63.925 hl Gerste, 550 hl Leinsamen, 49 t Käse; auf Section III 221.710 hl Mais, 94.462 hl Weizen, 272.690 hl Roggen, 144.091 hl Gerste, 483 hl Gerste; auf Section IV 101.139 hl Mais, 8103 hl Roggen.

Die einzelnen Stationen sind in nachstehender Weise an der Ausfuhr betheiligt: Giurgiulesti 23 t Kies und Sand; Plopi 6255 hl Gerste; Slobozia 3090 hl Mais, 4315 hl Roggen, 1815 hl Gerste; Foltesti 550 hl Gerste, 78 t Erdäpfel; Coulibasi 1375 hl Mais; Branesti 1254 hl Gerste; Pascani 1129 hl Mais, 180 hl Roggen, 1270 hl Gerste; Oancea 5589 hl Mais, 9678 hl Roggen, 1950 hl Gerste; Kahul 77.952 hl Mais, 23.365 hl Weizen, 99.823 hl Roggen, 46.663 hl Gerste, 550 hl Leinsamen; Rogojeni 6918 hl Mais, 13.400 hl Roggen, 3925 hl Gerste; Vadeni 23.257 hl Mais, 14.387 hl Roggen, 2814 hl Gerste; Grauri 8145 hl Roggen; Golesti 5136 hl Roggen; Courdja 13.985 hl Mais, 9775 hl Roggen, 2703 hl Gerste, 960 hl Leinsamen; Ghiltoasa 2422 hl Mais; Renjesti 11.860 hl Mais, 3883 hl Weizen, 5952 hl Roggen, 8456 hl Gerste; Bogdanesti 2707 hl Weizen, 1123 hl Leinsamen; Falciù M. 72.018 hl Mais, 13.860 hl Weizen, 110.520 hl Roggen, 37.034 hl Gerste, 49 t Käse; Falciù B. 25.318 hl Mais, 5334 hl Weizen, 35.050 hl Roggen, 12.018 hl Gerste; Leca 4416 hl Roggen, 461 hl Gerste; Hanaseni 1536 hl Roggen, 2016 hl Gerste; Leova 116.451 hl Mais, 57.512 hl Weizen, 183.115 hl Roggen, 87.955 hl Gerste, 483 hl Leinsamen; Bumbato 3200 hl Mais; Sarata 2678 hl Weizen; Pogonesti 7602 hl Mais, 5894 hl Weizen, 10.094 hl Roggen; Drenceni 31.883 hl Mais, 5376 hl Weizen, 6969 hl Roggen, 19.410 hl Gerste; Nemtzeni 48.678 hl Mais, 23.002 hl Weizen, 59.552 hl Roggen, 23.315 hl Gerste; Heroaia 14.697 hl Mais; Coltu-Cornei 7388 hl Mais; Macaresti 7920 hl Mais; Branesti 71.134 hl Mais und 8103 hl Weizen.

An Gebühren hat die Pruthschiffahrtscasse im Jahre 1896 50.865·25 (— 7133·50) Frcs. eingenommen, und zwar an Schiffahrtstaxen 46.627·25 Francs, an Flössereitaxen 4158 Frcs., an Geldstrafen 80 Frcs. Hievon entfielen auf die österreichische Schiffahrt 601·40 Frcs., auf die griechische 37.306·25 Francs., auf die rumänische 7848·50 Frcs., auf die türkische 441 Frcs., auf die bulgarische 381·70 Frcs., auf die russische 48·40 Frcs. Nach den einzelnen Monaten vertheilen sich die Eingänge an Gebühren folgendermassen: Jänner und Februar 0, März 8024·30 Frcs., April 8867·80 Frcs., Mai 10.175·70 Frcs., Juni 8192·45 Francs, Juli 7431·80 Frcs., August 1712·85 Frcs., September 1705·90 Frcs., October 3080·20 Frcs., November 575·55 Frcs., December 1098·70 Frcs.

Der durchschnittliche Frachtsatz betrug von Stationen der IV. Section nach Galatz im ersten Halbjahr 80 bis 100 Ctms. per Hektoliter, im zweiten Halbjahr 100 bis 110 Ctms., im ganzen Jahre 80 bis 100 Ctms. per Hektoliter; von Stationen der III. Section nach Galatz im ersten Halbjahre 90, im zweiten 100, im ganzen Jahre 90 bis 100 Ctms. per Hektoliter; von Stationen der II. Section nach Galatz im ersten Halbjahre 50 bis 60, im zweiten 90 bis 90, im ganzen Jahre 50 bis 90 Ctms. per Hektoliter; von Stationen der I. Section nach Galatz im ersten Halbjahre 40 bis 50, im zweiten 50 bis 60, im ganzen Jahre 40 bis 60 Centimes per Hektoliter.

Die mittlere Fahrwassertiefe betrug in der IV. Section 5½ Fuss englisch, in der III. Section 7 Fuss englisch, in der II. Section 5¾ Fuss englisch, in der I. Section 7 Fuss englisch und an der Mündung 10 Fuss englisch. Die höchste Fahrwassertiefe betrug in der IV. Section 6½ Fuss, in der III. Section 8½ Fuss, in der II. Section 9 Fuss, in der I. Section 11 Fuss, an der Mündung 16 Fuss englisch; die geringste Fahrwassertiefe in der IV. Section 4½ Fuss, in der III. Section 5½ Fuss, in der II. Section 2½ Fuss, in der I. Section 3 Fuss, an der Mündung 4 Fuss englisch.

Inland.

Parlamentarisches.

Unter Vorsitz des Obmannes Abgeordneten Kaftan hielt am 20. Mai der Eisenbahn-Ausschuss eine Sitzung, welcher Finanzminister Dr. Ritter von Biliński und Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg beiwohnten. Zunächst wurde zum Referenten über die Gebahrungs-Nachweisung und die Baurechnung betreffend den Bau der Eisenbahn Jasło-Rzeszów der Abg. Kupelwieser gewählt. Hierauf wurde der Gesetzentwurf betreffend die staatliche Einlösung der Eisenbahn Lemberg-Bełzec in Verhandlung gezogen.

Finanzminister Dr. Ritter von Biliński erklärte zunächst, dass die Regierung Gewicht darauf lege, in dem ersten Momente, in welchem diese Angelegenheit im Ausschusse, wenn auch nur formell, zur Discussion stehe, ihren Standpunkt zu präcisiren, und zwar hauptsächlich mit Rücksicht auf die schweren Anwürfe, welche im Hause bei der ersten Lesung erhoben wurden. Hiezu komme für ihn (den Finanzminister) der Umstand, dass er in die Lage kam, in dieser Sache ein entscheidendes Wort zu sprechen. Der Herr Minister weist nun unter zum Theil wörtlicher Verlesung der Originalacten nach, dass die gegen die Regierung erhobenen Vorwürfe, es handle sich bei dieser Verstaatlichung um ein Geschenk an das Land, an die Gesellschaft und um eine Compensation zu Gunsten der Lemberg-Czernowitzer Bahn mit Rücksicht auf eine der letzteren auferlegte Gebührenstrafe, jeder Grundlage entbehren, ja zum Theil schon aus rein kalendarischen Rücksichten sich als gar nicht möglich darstellen. Das Eisenbahnministerium sei im September 1896 an das Finanzministerium herangetreten und habe dargelegt, dass auf der Eisenbahn Lemberg-Bełzec Investitionen im Betrage von 242.000 Gulden, welche vom Kriegsministerium als unumgänglich nothwendig bezeichnet werden, gemacht werden müssen, die zu tragen die Gesellschaft sich aufs entschiedenste weigere. Der Herr Minister schaltete hier ein, dass die Durchführung selbst kleinerer Investitionen rein wirthschaftlicher Natur bei dieser Bahn stets auf Schwierigkeiten gestossen sei. Das Eisenbahn-

ministerium habe die Verstaatlichung als das beste Mittel erklärt, um über die Schwierigkeiten hinwegzukommen, gleichzeitig aber eines Vorschlages des Präsidenten der Gesellschaft Ziffer erwähnt, wonach diese in dem Falle, als die Regierung der Gesellschaft die Zahlung von jährlich 15.000 fl. für Benützung der Anschlussbahnhöfe erlassen würde, bereit wäre, die Investitionen auf ihre Kosten durchzuführen. Der Herr Minister legte nunmehr dar, aus welchen Gründen er sich für die Verstaatlichung entschieden hat. Dieselbe ergebe für den Staat einen jährlichen Ueberschuss von mindestens 11- bis 18.000 fl., es handle sich eben um ein ganz kleines Geschäft.

Nach dem Vorschlage des Präsidenten Ziffer wäre allerdings die Sache viel einfacher gewesen, denn man hätte vor Allem kein Gesetz gebraucht. Die Annahme dieses Vorschlages — und das wäre für die Wahl der Verstaatlichung entscheidend — war gleichbedeutend mit einer Investition des Staates für eine Privatbahn. Gegen eine solche Transaction sprechen die allerschwersten Bedenken. Die betreffenden Investitionen würden natürlich Eigenthum der Gesellschaft und müssten vom Staate bei der seinerzeitigen Verstaatlichung separat abgelöst werden, sofern man nicht jetzt diesbezüglich mit der Gesellschaft ein Special-Uebereinkommen schliessen würde, wozu diese aber ohne Gegenconcession nicht zu haben wäre.

Wenn daher gesagt wird, die Verstaatlichung sei für das Land Galizien gemacht worden, so könne der Minister dem gegenüber versichern, dass dieselbe nur auf Grund dieser rein sachlichen Erwägungen vorgeschlagen wurde und dass Seitens der Regierung in der Sache mit keinem Abgeordneten und überhaupt mit keinem Menschen aus Galizien gesprochen wurde. Wenn im hohen Hause ferner gesagt wurde, es handle sich um eine Localbahn, und solche Bahnen solle man nicht verstaatlichen, so müsse der Minister dem gegenüber darauf hinweisen, dass die Eisenbahn Lemberg-Bełzec bald den Charakter einer Durchzugslinie erhalten werde, indem Seitens der Gesellschaft bei der russischen Regierung, und zwar mit Aussicht auf Erfolg, die grössten Anstrengungen gemacht werden, um bei Tomaszów den Anschluss nach Warschau und somit an die Ostsee zu gewinnen.

Der Herr Minister betonte ferner, dass er aufs peinlichste darüber gewacht habe, dass den Concessionsbedingungen in dem Verstaatlichungsübereinkommen genau entsprochen würde, und nach den im Vorjahre gemachten Erfahrungen geglaubt habe, gerade hiedurch, das heisst durch die streng concessionsmässige Einlösung, den Wünschen des hohen Hauses zu entsprechen. Der Herr Minister legte auch dar, dass die Vorlage auch vom rein budgetären Standpunkte den strengsten Anforderungen entspreche, indem die von der Gesellschaft zu übernehmenden Bestände im Artikel III des Gesetzentwurfes der Regierung als ein besonderer, die Staatscassen aber absolut nicht belastender Credit zur Verfügung gestellt, überdies aber die aus der Verstaatlichung sich ergebende Aenderung der Gebahrung in einem Nachtragsvoranschlage pro 1897 dargestellt werde. Letzteres bedeute eine Erhöhung des budgetären Ueberschusses um 106.000 fl., was mit Rücksicht auf die noch anzusprechenden Nachtragscredite gewiss nicht ohne Bedeutung sei.

Was die Gebührenfrage der Lemberg-Czernowitzer Bahn anbelangt, welche unbegreiflicherweise mit dieser Sache in Zusammenhang gebracht werde, so erklärte der Herr Minister, dass keine der Personen, welche sich mit der gegenwärtigen Vorlage je zu befassen hatten, in dem Zeitpunkte, als die Entscheidung fiel, das heisst im Herbste 1896, von einem Gebührenrecurse der Lemberg-Czernowitzer Bahn eine Ahnung haben konnte. Letzterer sei im Februar 1897 im Finanzministerium eingelangt und Ende April der Erledigung, und zwar in gänzlich ablehnendem Sinne, zugeführt worden. Von einem Zusammenhange zwischen dem Kauf der Bahn Lemberg-Bełzec und diesem Gebührenrecurse, den die Regierung construirt haben sollte, und der ja in der That eine grobe Pflichtverletzung ihrerseits bedeutet hätte, könne also vernünftigerweise nicht entfernt die Rede sein.

Der Herr Minister erklärte schliesslich, dass er die Beleuchtung der Sache vom rein fachlichen Standpunkte natürlich dem Herrn Eisenbahnministes überlassen müsse und nur habe darthun wollen, dass sich die Angelegenheit vom rein finanziellen Standpunkte gewiss vollkommen correct darstelle. Der Herr Minister fügte noch bei, dass er bereit sei, dem Herrn Referenten die Originalacten zur Einsichtnahme zur Verfügung zu stellen.

Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg führte die fachlichen Motive aus, welche die Regierung bestimmten, die Verstaatlichung der Bahn angesichts der Nothwendigkeit umfassender Investitionen für Verkehrszwecke (Wächterhäuser, Stationserweiterungen etc.) und der ablehnenden Haltung ins Auge zu fassen, welche die Bahnverwaltung jedem solchen Verlangen bisher entgegenstellte. Irgend ein Einfluss von Abgeordneten hat in dieser Sache nie stattgefunden, es war ausschliesslich nur das Staatsinteresse bestimmend.

Ebenso unbegründet sind die Anwürfe, welche gegen die Regierung wegen der Verwendung von Altschienen und älterer Fahrbetriebsmittel für die Bełzer Bahn erhoben wurden. Diese Verwendung erfolgte unter den Augen und mit Genehmigung der Staatsaufsicht, um die Baukosten herabzumindern, und musste die Bełzecer Bahn die altbrauchbaren, 36 Kilogramm schweren Schienen mit 5 fl. per 100 Kilogramm, die älteren gedeckten Lastwagen mit 1200 fl., Kohlenwagen mit 574 fl. bezahlen, welche Minderauslage dem Bauconto zugute kam.

Für die Lemberg-Czernowitzer Gesellschaft ist die Verstaatlichung durchaus kein Vortheil, da ihr die in ihrem Besitze befindlichen 10.805 Stück Prioritätsactien im Betrage von 2,161.000 fl. 5 pCt. = 108.050 fl., dagegen der Kaufpreis bei 4perc. Verzinsung nur 86.440 fl., daher um 21.610 fl. weniger trägt. Dem steht bei den Stammctien nur eine Zinseneinnahme von 19.200 fl. entgegen, so dass im Ganzen ein Ausfall von 2400 fl. resultirt.

Die Reineinnahmen der Bahn sind nicht zu unterschätzen; sie betrugen 1894 160.369 fl.; 1895 etwas weniger, 143.800 fl. Wenn sie im Jahre 1896 nur etwa 97.000 fl. betrugen, so ist dies vornehmlich durch die stärkere Ausgabe für Bahnerhaltung mit 12.000 und für Verkehrsdienst und Fahrparkerhaltung mit 20.000 fl. bedingt, zu welchem Mehraufwande die Gesellschaft grösstentheils von der Staatsverwaltung im Hinblicke auf die bevorstehende Verstaatlichung verhalten wurde.

Der Ausschuss wird aus dieser auf die unbestreitbaren Ziffern der vorliegenden Rechnungen gestützte Darlegung entnehmen, dass alle aus diesem Anlasse gegen das Vorgehen der Regierung gerichteten Anwürfe jedes Grundes entbehren und dass das Eisenbahnministerium gleich dem Finanzministerium in dieser Angelegenheit kein anderes als das Staatsinteresse vertreten hat.

Es wurde hierauf zur Wahl eines Referenten über diese Regierungsvorlage geschritten. Die dem Ausschusse angehörigen Abgeordneten aus Galizien hatten erklärt, ein Referat über eine galizische Bahn nicht anzunehmen, da sie Gewicht darauf legen, dass die Berichterstattung über derartige Angelegenheiten einem Abgeordneten eines anderen Kronlandes übertragen werde.

Ueber eine gestellte Anfrage des Vorsitzenden wurde hierauf der Abg. Jax zum Referenten bestellt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Wessely a. M. zur mährisch-ungarischen Grenze. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Mai die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung F. Horschitz in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wessely a. M. der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Louka und Welka zur österr.-ungarischen Grenze im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird auch die Lage des Grenzübergangspunktes der Projectslinie mit Rücksicht auf ihre künftige Fortsetzung nach Ungarn zu erörtern und bezüglich der letzten Station Kuželau zu erheben sein, ob dieselbe auch als Betriebswechselstation der Fortsetzungslinie entspricht. [E.-M.-Z 3369/I.]

Localbahn Kolin-Čerčan. (Theilstrecke Kohljanovic—Čerčan: Variante Rataj-Přivlak: Schleppbahn zur Glasfabrik in Sázan und Flügel Rataj-Kácov: Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für den Streckentheil Kohljanovic-Čerčan (km 24·0—64·8), für die Variante Rataj-Přivlak (km 37·117 bis 39·349), für die Schleppbahn zur Glasfabrik in Sázan und für den Flügel Rataj-Kácov der Localbahn Kolin-Čerčan die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt.

[E.-M.-Z. 2741/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für eine neue Heizhausanlage und Vergrösserung des Abrollbahnhofes in Prerau.) Die k. k. Statthalterei für Mähren hat den Bauconsens für das Project einer neuen Heizhausanlage und der Vergrösserung des Abrollbahnhofes in der Station Prerau der Linie Wien—Krakau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7734/IV.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Errichtung eines Weichenstellhauses und einer Brückenwaage am Bahnhofe Brünn.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Errichtung eines Weichenstellhauses in km 143·095 und einer Brückenwaage mit Waaghaus in km 142·810 am Bahnhofe in Brünn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7843/IV.]

— (Localbahn Kremsier-Zborowitz: Geleiseherstellung in der Station Zdounek.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Einbindung des Stumpfgeleises der Station Zdounek der Localbahn Kremsier-Zborowitz in das durchlaufende Geleise ertheilt. [E.-M.-Z. 5756/IV.]

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Herstellung eines zweiten Schleppgeleises zum Röhrenwalzwerk der Firma Albert Hahn in Oderberg: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. schlesische Landesregierung in Troppau beauftragt, das von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines zweiten Schleppgeleises zum Röhrenwalzwerke der Firma Albert Hahn in Oderberg der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4973/IV.]

— (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Herstellung einer zweiten Schleppbahn zum Röhrenwalzwerke der Firma Albert Hahn für den 4. Juni angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Landesregierungsrath Dr. von Marenzeller bestimmt. [E.-M.-Z. 7993/IV.]

Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz. (Herstellung eines Schleppgeleises: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft als Concessionärin der Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz vorgelegte Project über die Herstellung eines von den bestehenden Geleiseanlagen des Localbahnhofes Mähr.-Ostrau abzweigenden und auf die Grundparcelle des Jul. Schmelz führenden Schleppgeleises der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6604/IV.]

Localbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg. (Theilstrecke Auscha—Böhm.-Leipa: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung betreffend die Theilstrecke Auscha—Böhm.-Leipa der normalspurigen Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg auf den 2. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [E.-M.-Z. 7540/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bergwerksbahnen 1. Littitz-Nürschan mit den Flügeln zum Maria-, Max Carl- und Sulkow-Schacht, 2. Nürschan-Sylvia-Schacht, Nürschan-Humboldt-Ziegler-Schacht, und 3. Staab (bezw. Wächterhaus Nr. 109 der Böhmischen Westbahn)-Austria- und Bayer-Schacht. (Einführung des Secundärbetriebes.) Auf den Bergwerksbahnen:

1. Littitz-Nürschan mit den Flügeln zum Maria-, Max Carl- und Sulkow-Schachte;
2. Nürschan-Sylvia-Schacht, Nürschan-Humboldt-Ziegler-Schacht und
3. Staab (bezw. Wächterhaus Nr. 109 der Böhmischen Westbahn)-Abzweigung zum Austria- und Bayer-Schachte

wurde mit 1. Mai der Secundärbetrieb eingeführt. [E.-M.-Z. 8046/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass Z. 11.492 dem Grossgrundbesitzer, Reichstagsabgeordneten Grafen Josef Teleki und Consorten
   a) für eine von der Schiffsstation Duna-Pataj der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aus diese über Géderlak, Ordás, Szent Benedek, Uszod und die Gemarkung der Gemeinde Foktö in der Endstation Kalocsa mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Kis-Körös—Kalocsa verbindende,
   b) für eine von Kalocsa aus längs der Donau die Linie a) über Fajsz, Bátya, Dusnok, Sükösd, Csanád (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun) und die Gemarkung der Gemeinde Szent Iván in der Endstation Baja mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Szabadka (Maria Theresiopel)-Baja verbindende,
   c) eventuell eine von der Station Keczel der Localbahn Kis-Körös—Kalocsa abzweigende und diese über Császár-Töltés, die Gemarkung der Gemeinde Hajós und weiterhin über Nádudvár, Sükösd, Csanád und die Gemarkung der Gemeinde Szent István in der Station Baja mit der Linie b) verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass Z. 11.493 dem Grossgrundbesitzer und Reichstagsabgeordneten Grafen Josef Teleki und Consorten für eine von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Soroksár und Kun-Szent Miklós-Tass der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad abzweigende und diese über Dömsöd, Dab, Szalk-Szent Márton, Duna-Vecse, Apostag, Duna-Egyháza, Solt und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Harta in der Schiffsstation Duna-Pataj der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (siehe Vorconcession 1 a, b, c) mit der Donau verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Der Firma „Vasvármegyei Elektronomos Müvek Részvény-Társaság“ (Actiengesellschaft für Erzeugung elektrischer Kraft des Comitates Eisenburg)
   a) für eine einerseits von der Station Sopron (Oedenburg) der Linie Wr. Neustadt—Kanizsa—Barcs der Südbahn ausgehende, mit Durchschneidung der kgl. Freistadt Sopron unter Benützung entsprechender Strassenzüge sich im Stadtbereiche verzweigende und die eingangs genannte Südbahnstation mit der Station Sopron (Oedenburg) der Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurth verbindende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, als selbstständige Unternehmung; andererseits für ein
   b) von der Südbahnstation Sopron ausgehendes, über Vandorf nach Alsó-Lovrek,
   c) von einem geeigneten Punkte des städtischen Strassenbahnnetzes abzweigendes, nach Balf,
   d) von einem geeigneten Punkte des städtischen Strassenbahnnetzes abzweigendes, über Medgyes bis zur Stadt Ruszt am Fertötó (Neusiedler See) führendes Strassenbahnnetz mit elektrischem Betriebe, und zwar die letztgenannten drei Linien für sich vereint als gleichfalls selbstständige Unternehmung auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Püspök - Ladány — Füzes-Gyarmat. (Ausführungsbeschluss und Kostenbemessung.) Die Interessenten der Comitate Hajdu und Bihár haben den Beschluss gefasst, den Bau der projectirten Localbahn Püspök-Ladány—Füzes-Gyarmat (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1896), welche von Püspök-Ladány aus die Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) —Brassó (Kronstadt) —Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen und deren Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz in radialer Richtung mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szeghalom—Füzes-Gyarmat der Linie Kis-Ujszállás—Nagyvárad in deren Endstation Füzes-Gyarmat verbinden wird, materiell zu fördern. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden 39·6 km langen Linie sind mit 1,225.000 fl., d. s. 33.479 fl. per laufendes Kilometer, bemessen. Das Capital ist in der Weise aufzubringen, dass 35 pCt. auf Stammactien und 65 pCt. auf Prioritätsactien entfallen.

Fiumaner Bahnhof-Anlagen. (Enquête.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister eine Enquête angeordnet, welche mit Beiziehung der Vertreter der kgl. ungar. Seebehörde, der Finanzdirection, der Direction des Hauptzollamtes, sowie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen über die Erweiterung der Schienenanlagen, der Magazine und Hafeneinrichtungen der Station Fiume St.B. zu berathen haben wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Probeweise Beleuchtung von Stationen mit Acetylengas.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat auf mehreren Stationen, darunter auf der Station Érsekujvár (Neuhäusel) der Hauptlinie Budapest—Marchegg, die probeweise Beleuchtung sowohl der Bahnhof-Localitäten, als der Stationsplätze mit Acetylengas eingeleitet. Die Speisung der Flammen erfolgt mittelst eines (auch transportablen) Gaserzeugungs-Apparates auf kaltem Wege; das zur technischen Manipulation verwendete Personale bedarf keiner fachlichen Vorbildung, und ist die Hauptthätigkeit des Apparatwärters lediglich auf Beobachtung der entsprechenden Vorsicht bei der Manipulation mit dem zur Gaserzeugung verwendeten Calcium beschränkt.

— (Aenderung des Stationsnamens Radna-Lippa.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem die Endstation der demnächst zu eröffnenden Localbahn Temesvár—Radna-Lippa (vergl. Concessionsurkunde, Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1896) den Namen „Lippa“ erhält, der bisherige Name der Station „Radna-Lippa“ der Linie Budapest—Arad—Tövis auf „Mária-Radna“ abgeändert wurde.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung der Haltestelle Okolicsnó.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verlautbart, dass auf der Strecke Kaschau—Ruttka bei Wächterhaus Nr. 85 die vorläufig auf den Personen- und Reisegepäcksverkehr beschränkte Haltestelle „Okolicsnó“ eröffnet wurde.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. (Erweiterung der Station Oedenburg.) Die Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn hat die Erweiterung der Station Sopron (Oedenburg) mit einem Kostenaufwande von 152.300 fl. beschlossen, und wurde die Ausführung des Umbaues im Sinne des Begehungsprotokolles vom kgl. ungar. Handelsminister genehmigt.

Südbahn-Gesellschaft. (Einrichtung der Haltestelle Fonyód als Station für den Gesammtverkehr.) Die nächst der Station Fonyód der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof gelegene Haltestelle Fonyód, welche bisher nur als Ausweiche diente, wird als Station für den Gesammtverkehr eingerichtet. Das kgl. ungarische Handelsministerium hat der Gesellschaft die Bewilligung zur Erweiterung der dortigen Betriebsanlagen ertheilt.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft. (Projectirte Einführung von Schneepflügen mit elektrischem Betriebe.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat das Modell eines von der Firma Siemens & Halske erfundenen Schneepfluges mit elektrischem Betriebe acceptirt, welcher kommenden Winter probeweise in Verkehr gesetzt werden wird. Der der Form nach den bei Eisenbahnen in Verwendung stehenden ähnliche Schneepflug ist an einem Fahrgestelle angebracht, dessen elektrischer Motor mit der Unterleitungs- eventuell der Hochleitungslinie verbunden ist, und wird das Gefährte, gleich einem Personenwagen, von einem Wagenführer dirigirt. Zum Behufe der vollständigen Reinigung der Schienen vom Rückstande der durch den Pflug zu beiden Seiten des Geleises hinaus geschleuderten Schneemassen dienen diagonal gestellte Bürsten, deren unter dem Wagengestelle angebrachte Achsen — wie bei den Strassenreinigungsmaschinen — durch Zahnräder in Rotation gesetzt werden. An der Rückseite des Fahrgestelles ist ein Behälter angebracht, von welchem aus im Bedarfsfalle die Schienen mit Salz bestreut werden. Die Reinigung der Geleise durch diesen geräuschlos functionirenden Apparat, dessen probeweise Anwendung der kgl. ungar. Handelsminister bereits im Principe genehmigte, geht viel rascher von statten als mit den bisherigen Strassen-Schneepflügen mit beweglichen Schaufeln, da die Arbeit des Nachputzens entfällt. Nachdem der elektrische Schneepflug auch in schärferem Fahrtempo verkehren kann, ist die Möglichkeit geboten, die Strecken auch tagsüber ohne Störung des Betriebes rein zu halten.

Ausland.

Frankreich. (Gemeinnützigkeits-Erklärung zu Gunsten einer mit Dampfkraft zu betreibenden Tramwaylinie.) Das „Journal Officiel“ verlautbart, dass zufolge Ministerialdecret die Herstellung einer von der Station Saint-Romain der Eisenbahn Paris-Havre ausgehenden, bis Saint-Romain de Polbosc zu erbauenden und mit Dampfbetrieb für den Verkehr von Personen und Frachten einzurichtenden Strasseneisenbahn als gemeinnützig erklärt wurde. Als Subvention wurden per Kilometer 1260 Francs pro Jahr bewilligt, deren Zahlung zu gleichen Theilen vom Departement Seine Inférieure, der Gemeinde Saint-Romain de Polbosc und dem Staate zu erfolgen haben wird. Die Spurweite ist mit 1 m bemessen. Auf der genannten Linie haben täglich in je beiden Richtungen mindestens 18 Züge mit einem Fassungsraume für mindestens je 48 Personen zu verkehren.

Schweiz. (Projectirte Verstaatlichung von Eisenbahnen.) Der schweizerische Bundesrath hat den Rückkauf der von Gesellschaften betriebenen Hauptlinien mit Inbegriff der St. Gotthard-Bahn in Aussicht genommen, und zwar auf Basis des in den Concessionsurkunden zu Gunsten des Staates verbrieften Rückkaufrechtes. Die Beschaffung der für diese Operation erforderlichen Capitalien soll im Wege eines innerhalb von 60 Jahren rückzahlbaren Anlehens in der Höhe von 964,384.769 Francs zu folgendem Course erfolgen:

Jura-Simplon, garantirte Actien	500 Frcs.
„ nicht garantirte Actien .	120 „
Nordostbahn, nicht garantirte Actien .	338 „
Centralbahnen, nicht garantirte Actien .	543 „
Schweizer Union, garantirte Actien . .	500 „
„ „ nicht garantirte Actien	315 „
St. Gotthard, nicht garantirte Actien .	620 „

Die Botschaft (Motivenbericht) des Bundesrathes zum diesbezüglichen Gesetzentwurfe wurde der eidgenössischen Generalversammlung (Legislative) in ihrer am 13. März abgehaltenen Sitzung unterbreitet und von dieser im Principe gutgeheissen. Dem Urtheile der Generalversammlung zufolge bedarf es zur Durchführung dieser Operation keiner Revision der Constitution, da der Legislative gesetzlich das Recht zur Beschaffung von Capitalien im Wege von gewöhnlichen oder Rentenanlehen zusteht. Die Eisenbahn-Buchführung soll unabhängig von jener des Staates verbleiben und der Reingewinn aus dem Eisenbahnbetriebe ausschliesslich zur Bezahlung der Zinsen und zur Amortisirung des Anlehens, ferner für Investitionen etc., kurz speciell für Eisenbahnzwecke verwendet werden. Die Uebernahme der vorbenannten Bahnen soll am 1. Mai 1903 erfolgen, mit Ausnahme der St. Gotthard-Bahn, für welche das Jahr 1909 in Aussicht genommen ist. Nachdem die definitive Entscheidung in der Verstaatlichungsfrage auf Basis des vorliegenden Gesetzentwurfes vor dem 1. Mai 1898 erfolgen muss, hat die Sanction desselben durch die eidgenössische Generalversammlung bereits in ihrer Ende September stattfindenden Sitzung zu erfolgen, bis zu welchem Zeitpunkte im Einvernehmen mit den Bahnverwaltungen das Erforderliche vorzubereiten ist.

England. (Probefahrt eines automobilen Wagens mit Dampfbetrieb, System Thornycroft.) In England werden gegenwärtig Probefahrten mit einem von J. Thornycroft erfundenen Strassenfuhrwerke mit Dampfbetrieb, und zwar auf der von Chiswik über Oxford nach Cardif führenden Strasse, das ist einer 164 engl. Meilen langen (1 engl. Meile = 1·6 km) Strecke, vorgenommen. Der Motorenwagen ist mit einem Wasserröhrenkessel ausgerüstet, dessen Heizung, sowie auch die Lenkung des in verhältnissmässig geringen Gewichtsdimensionen construirten Wagens keinerlei Vorkenntnisse bedingt. Zur Speisung bedarf die Maschine einer nur viermaligen Wasserfüllung per Tag, während der Bedarf an Coaks auf gutem Wege 4, auf schlechtem und in gewelltem Terrain 7 kg per Fahrstunde beträgt. Die durchschnittlich erzielte Fahrgeschwindigkeit beträgt 12 km per Stunde. Der Kohlenvorrath der Maschine ist im Interesse der Verminderung der Bruttolast auf das für den Bedarf während einer Stunde Fahrzeit erforderliche Quantum beschränkt, dessen Ergänzung von Stunde zu Stunde an den Haltestellen durch Aufnahme dort vorbereiteter Säckchen erfolgt. Dem Accumulatorenbetriebe gegenüber hat dieses System den Vortheil, dass selbst bei Abweichung von der regelmässig befahrenen Trasse Wasser- und Heizmateriale doch überall zu finden sind, während die Möglichkeit der Füllung und Auswechslung der Accumulatoren ausschliesslich an bestimmte Plätze gebunden ist, maschinelle Installationen, sowie ein versirtes Personal erfordert, schliesslich das Eigengewicht der Accumulatoren eine bedeutende Vermehrung der Bruttolast verursacht.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 21. bis 27. Mai.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

21. Mai, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Danubio", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

22. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Delfino", Capitän A. Privileggio, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

25. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Thetis", Capitän F. Barbarovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

26. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

26. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

27. „ um $8^1/_2$ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

21. Mai, Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
24. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän N. Covacevich,
26. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän N. Covacevich,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

23. Mai, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends. Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

23. Mai, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien), Dampfer „Argo", Capitän A. Petris, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

23. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume), Dampfer „Achille", Capitän F. Marocchino, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila.

26. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

27. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Vorwärts", Capitän A. Fellner, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juni, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Orion", Capitän A. Leva, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Amphitrite", Capitän ...., mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Bozen-Meraner Bahn. (Generalversammlung.) Am 27. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Wilhelm Freiherrn von Berger und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrathes Dr. August Weeber, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bozen-Meraner Bahn statt. Es waren 21 Actionäre erschienen, welche 10.450 Actien vertraten. Der vom Verwaltungsrathe vorgelegte Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurde ohne Debatte genehmigt und einstimmig beschlossen, von dem ohne den Gewinnvortrag von 12.607 fl. 25 kr. sich auf 190.601 fl. $39^1/_2$ kr. belaufenden Betriebsüberschusse 1800 fl. dem Pensionsfonds, 3524 fl. 92 kr. dem Erneuerungsfonds und 3353 fl. $17^1/_2$ kr. dem Reservefonds zuzuweisen, sowie eine Dividende von 8 fl. für die Actien, bezw. von 3 fl. für die Genussscheine zur Vertheilung zu bringen. Der sonach verbleibende Rest per 12.664 fl. 61 kr. wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Bei den hierauf vorgenommenen Wahlen wurden Eduard Gross, Ludwig Ritter von Stockert, Robert Ritter von Stockert, sowie Dr. Wilhelm Freiherr von Berger in den Verwaltungsrath gewählt. Bei der anschliessenden Verwaltungsrathssitzung wurden Graf Anton Brandis zum Präsidenten, Dr. Wilhem Freiherr von Berger zum Vicepräsidenten, ferner Eduard Gross und Robert Ritter von Stockert zu Directionsmitgliedern wiedergewählt.
[E.-M.-Z. 6461/I.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCVIII. Stückes.) Das am 20. Mai herausgegebene XCVIII. Stück enthält unter

Nr. 3205: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 11. Mai 1897, Z. 58.928/I, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Ungarn.

Nr. 3206: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 6. Mai 1897, Z. 58.687/I, betreffend die Sperre der Bezirke Šamac und Županjac gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Schweinen.

Nr. 3207: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 19. Mai 1897, Z. 45.796, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien.

Nr. 3208: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. Mai 1897, Z. 75.821, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des XCIX. Stückes.) Das am 21. Mai herausgegebene XCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3209: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 18. Mai 1897, Z. 6232, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3210: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 17. Mai 1897, Z. 7582, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3211: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 17. Mai 1897, Z. 10.458, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen gegen Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3212: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 19. Mai 1897, Z. 5904, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen mit Oberösterreich.

Nr. 3213: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 18. Mai 1897, Z. 14.607, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des C. Stückes.) Das am 22. Mai herausgegebene C. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3214: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 20. Mai 1897, Z. 17.401, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3215: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 19. Mai 1897, Z. 8177/II, betreffend die Sperrverfügungen für die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3216: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 21. Mai 1897, Z. 6086, betreffend den Borstenviehverkehr aus der Bukowina.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife für den directen Personenverkehr.

Mit 1. Juli 1897 gelangt der II. Nachtrag zu dem vom 1. Jänner 1896 giltigen Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der übrigen obgenannten Verwaltungen andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 20. Mai 1897. [369]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Ausdehnung der besonderen Begünstigung für russische Rohproducte auf den Artikel „Eier“.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1897 wird die im Tarif-Theil II, Heft 1, für den obbezeichneten Verkehr, Seite 8, unter „III/1“ enthaltene besondere Begünstigung für Rohproducte von Russland auf den Artikel „Eier“, und zwar mit einer Reexpeditionsfrist von 42 Tagen ausgedehnt.

Wien, am 21. Mai 1897. [370]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterrreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.)

Ausserkraftsetzung der im Verordnungs-Blatte vom 1. Mai 1897, Nr. 50, publicirten Sistirung und Einführung von Beschränkungen in der Uebernahme fremder Reservoirwagen für die Stationen Drohobycz und Borysław.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 1. Mai 1897, Nr. 50, publicirte zeitweilige Sistirung der Uebernahme fremder Reservoirwagen für die Stationen Drohobycz und Borysław wird ab 22. Mai 1897 ausser Kraft gesetzt.

Gleichzeitig wird auf Grund des § 12, Punkt 4, der Vorschriften über die Behandlung der zum Transporte von Flüssigkeiten eingerichteten Reservoirwagen, sowie des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I, C XI/2, und mit Genehmigung der k. k. Aufsichtsbehörde ab 22. Mai 1897 die Beschränkung eingeführt, dass täglich nur 50 fremde, zur prompten Rohölfüllung in den obgenannten Stationen bestimmte Reservoirwagen in den Uebergangsstationen des nordöstlichen Netzes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übernommen werden.

Ueber die Auftheilung dieser zu übernehmenden 50 Wagen auf die einzelnen hierseitigen Grenzstationen erhalten die betheiligten Bahnverwaltungen besondere Verständigung.

Lemberg, am 21. Mai 1897. [371]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Frachtsätze für „Carlsschacht der Johann Jacobgrube“.

Für Steinkohlen-, Steinkohlenbriquetts- und Coakssendungen von dem mit 1. Mai 1897 neu eröffneten „Carlsschacht der Johann Jacobgrube“ nach österreichischen und ungarischen Stationen gelangen bis zur Erstellung bezüglicher directer Frachtsätze in der Richtung nach Oderberg die für die Station Czernitz und in der Richtung nach Dzieditz, bezw. Oswięcim, bezw. Myslowitz die für die Station Emmagrube in den jeweiligen, zur Zeit giltigen directen Kohlentarifen vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Budapest, am 20. Mai 1897. [372]

Die General-Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Abänderung des Einführungstermines für den Nachtrag VIII zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 3.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 47 vom 24. April 1897, Seite 876, publicirte Nachtrag VIII zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 3, tritt nicht mit 1. Juni, sondern erst mit 1. Juli 1897 in Kraft.

Wien, am 21. Mai 1897. [373]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

VII. internationale Kunstausstellung in München, 1897. (Transportbegünstigung.) Für Kunstgegenstände, welche auf der vom 1. Juni bis Ende October 1897 in München stattfindenden VII. internationalen Kunstausstellung ausgestellt waren und unverkauft oder unverlost geblieben sind, wird auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen die frachtfreie Rückbeförderung an den Aussteller unter den im Tariftheile I, Abschnitt C—VI, enthaltenen, sowie unter nachstehenden weiteren Bedingungen gewährt:

a) Die Aufgabe zur Rückbeförderung hat spätestens am 31. December 1897 zu erfolgen. Der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité haben die Sendung auf dem Rückwege als Ausweise für die Bewilligung frachtfreier Beförderung zu begleiten.

b) Die Sendungen sind an eine Mittelsperson in jener bayerisch-österreichischen Grenzstation zu adressiren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat.

Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecke von dem Aufgabsorte bis zur bayerisch-österreichischen Grenze, der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité zu übergeben.

Die Mittelsperson hat die Sendung mit neuem Frachtbriefe wieder aufzugeben und diesem Frachtbriefe nachbezeichnete Belege beizufügen:

1. den Original-Frachtbrief für den Hinweg;
2. die Bescheinigung des Ausstellungs-Comité;
3. den Frachtbrief vom Aufgabsorte bis zur bayerisch-österreichischen Grenze.

Die frachtfreie Rückbeförderung ist vom Absender auf dem für den österreichischen Durchlauf auszustellenden neuen Frachtbriefe im Sinne des § 51, Punkt (1) e des Eisenbahn-Betriebsreglements, ausdrücklich zu verlangen.

Bei der Rückbeförderung ist die Declaration des Interesses an der Lieferung auf den österreichischen Strecken unzulässig.

Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe combinirter Fahrkarten zwischen Budapest und Wien.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass seit 1. Mai 1897 im Verkehre zwischen Budapest und Wien, ferner Pozsony (Pressburg) und Wien im Einvernehmen mit der Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft combinirte Fahrkarten zur Ausgabe gelangen, welche nach Wahl der Richtung zur Benützung der Eisenbahn sowohl über die Linie Budapest—Marchegg als auch Budapest—Bruck a. d. L. und der Schiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft berechtigen. Die Ausgabe dieser Karten findet sowohl in Wien und Budapest als in Pozsony statt.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Betriebsreglement und Tarife) Mit 1. April sind ein neues Betriebsreglement und ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck, ein Ausnahmetarif für den Personen- und Gepäcks-, Eilgut- und Frachtgutverkehr im Zwischenverkehre zwischen Belgrad und Milanovac, ein neuer Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den gesellschaftlichen Fahrzeugen und ein Ausnahmetarif für den Transport von Getreide aller Art, Raps und Mais (alla rinfusa oder in Säcken), ferner für sackirtes Mehl und sonstige Mahlproducte in ganzen Schleppladungen von den speciell bezeichneten Donau-, Theiss- und Begacanalstationen zum Umschlag in Vukovár behufs Weiterbeförderung per Bahn nach Brod, Sissek, Agram, Karlstadt und Fiume in Kraft getreten.

Das Betriebsreglement enthält I. allgemeine Bestimmungen über die Pflichten und Anordnungen der Bediensteten, die Entscheidung der Streitigkeiten, die Beschwerdeführung, das Betreten der Landungsbrücken und Dampfboote, die Verpflichtung zum Transporte, die Transportpreise und Tarife, die Zahlungsmittel, die Haftung der Gesellschaft für ihre Bediensteten; Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Gepäck und Hunden, und zwar: a) bezüglich der Personenbeförderung über die Fahrpläne, Sonderfahrten und Abfahrtszeit, die Fahrpreise und die Ermässigung für Kinder, den Inhalt der Fahrkarten, die Lösung der Fahrkarten, die Zurücknahme und den Umtausch gelöster Fahrkarten, die Warteräume, das Ein- und Aussteigen, die Anweisung der Plätze und die Damensalons, das Tabakrauchen in den Schiffs- und Schlafsalons, die Versäumniss der Abfahrtszeit, den Ausschluss von der Fahrt, die Controle der Fahrkarten, das Verhalten während der Fahrt, die Beschädigung der Schiffe oder des Inventars, das Verfahren auf Zwischenstationen und das Anhalten ausserhalb einer Station, die freiwillige Unterbrechung der Fahrt, die Verspätung der Schiffe und die Betriebsstörungen, die Karten- und andere Spiele, die Restaurateure, die separaten Schiffscabinen und Schlafstellen; b) bezüglich der Beförderung von Reisegepäck (Hunden): über den Begriff des Reisegepäckes, die Mitnahme von Handgepäck, die Mitnahme ausgeschlossener Gegenstände, die Mitnahme von Hunden, die Art der Verpackung und die Entfernung älterer Beförderungszeichen, die Auflieferung des Gepäcks und den Gepäcksschein, die Auslieferung des Gepäcks, die Haftung der Gesellschaft für Reisegepäck, die in Verlust gerathenen Gepäcksstücke, über die Haftung der Gesellschaft für verspätete Ankunft des Reisegepäcks, die Gepäcksträger und die Aufbewahrung des Gepäcks und über zurückgelassene Gegenstände; III. Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Frachten, und zwar: a) bezüglich der Beförderung von Leichen: über die Beförderungsbedingungen, sowie über die Art der Abfertigung und Lieferung; b) bezüglich der Beförderung lebender Thiere: über die besonderen Beförderungsbedingungen, die Art der Abfertigung, die An- und Abnahme, die Lieferfrist für Thiere und die Anwendbarkeit der Bestimmungen für Güter auf dieselben; c) bezüglich der Beförderung von Gütern: über die directe Beförderung, die von der Beförderung ausgeschlossenen oder zu derselben nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, über den Inhalt des Frachtbriefes, über dessen Form, die Haftung für die Angaben in demselben, über die einschlägigen Ermittlungen und die Frachtzuschläge, über den Abschluss des Frachtvertrages, die vorläufige Einlagerung des Gutes, die Auflieferung und Beförderung des Gutes, die Beförderung in gedeckten oder in offenen Schiffen und am Verdeck, über die Verpackung und Bezeichnung des Gutes, über die Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften, über die Berechnung der Fracht, über deren Zahlung, über die Nachnahme, über die Lieferfrist, das Verfügungsrecht des Absenders, die Transportshindernisse, die Ablieferung des Gutes, dessen Annahme durch den Empfänger, das Verfahren bei der Ablieferung des Gutes, die Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter, über die Ablieferungshindernisse, über die Feststellung von Verlust und Beschädigung des Gutes Seitens der Gesellschaft, über die gerichtliche Feststellung von Ablieferungshindernissen, Verlust und Beschädigung, über die Activlegitimation und die Reclamationen, über die Haftung der Gesellschaft im Allgemeinen und als Versichernde insbesondere, über die Haftung für Verlust und Beschädigung im Allgemeinen, über die Beschränkung der Haftung bezüglich des Bestimmungsortes, sowie bei besonderen Gefahren, dann bei Gewichtsverlusten, über die Vermuthung für den Verlust des Gutes und über die Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes, über das Wiederauffinden des Gutes, über die Höhe des Schadenersatzes bei Beschädigung des Gutes, über die Haftung für Versäumung der Lieferfrist, über den Ausschluss der Haftung und über die Verjährung.

Beigegeben sind dem Reglement als Anlagen: die Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, je ein Formular eines Frachtgut- und Eilgut-Frachtbriefes, sowie einer Erklärung über unverpackt oder in mangelhafter Verpackung aufgegebene Güter, endlich je ein Formular für nachträgliche Anweisung eines anderen Empfängers, sowie für die nachträgliche Auflegung, Auflassung oder Verminderung der Nachnahme.

Der Personentarif enthält allgemeine Bestimmungen über die Beförderung von Personen, über die Fahrpreise und die Fahrpreisbegünstigungen, über separate Schiffscabinen, Schlafstellen und Separatfahrten, ferners Bestimmungen über die Beförderung von Gepäck, und zwar allgemeine Bestimmungen und solche über die Tarife, die Assecuranz des Mehrwerthes, den Lagerzins und die Frachtzuschläge, Bestimmungen über die Beförderung von Hunden, und zwar ebenfalls allgemeine Bestimmungen und Tarife, und solche über die Schreibgebühr und das Standgeld. Daran reihen sich die Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Hunden, und zwar Stationstarife für die Donaustrecken Baja—Apatin, Vukovar—Neusatz, Semlin—Orsova und Orsova—Galatz, für die Theissstrecken Szolnok—Szentes und Csongrad—Szegedin, für die Savestrecke Bosna-Rača—Šabac, directe Tarife von den Stationen Semlin, Belgrad und Bazias nach den Stationen der unteren Donau und je eine Gebührenberechnungstabelle für die Beförderung von Personen und von Reisegepäck nach kilometrischer Entfernung.

Der Frachtentarif enthält allgemeine Bestimmungen über die Uebernahme zur Beförderung, die Frachtbriefe, die Aufgabe und Verpackung der Güter, die Bezahlung der Fracht, das Verfügungsrecht des Versenders, die Lieferfrist, das Verfahren bei Ablieferung des Gutes, die Versicherung der Güter und die Versicherungsbedingungen; tarifarische Bestimmungen, und zwar allgemeine über die Grundsätze der Frachtberechnung, die Frachtberechnung für Eilgut, die Gebührenberechnung bei Expressgut und die Frachtberechnung für Frachtgut; besondere über den Versandt bestimmter Gegenstände, als: Gold-, Silber- und Platinawaaren u. s. w., explodirbare Gegenstände, sperrige Güter, Leichen, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, lebende Thiere, Güter in offen gebauten Schiffen oder am Verdeck, ganze Schiffsladungen; einen Tarif für Nebengebühren, und zwar: über den Verkaufspreis von Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten, für die Ab- und Auflegegebühr, die Einlade- und Ausladegebühr, die Umschlagsgebühr, die Waaggebühr, die Nachnahmeprovision, das Lagergeld, das Wartegeld, für die Transports-Versicherungsgebühren und speciell über die Wintergefahren-Versicherung, über die Feuerversicherungsprämien, über die Zählgebühr, die Deckenmiethe, das Reugeld und die Nebengebühren für nachträgliche Verfügungen oder im Falle des Rücktrittes vom Frachtvertrage oder der Abänderung desselben, für die Lichtungsspesen, für die Sanitätsquarantaine und Reinigungsspesen, für

die Desinfectionsgebühr, für die Frachtzuschläge bei unrichtigen Inhaltsangaben, für die Aufnahmsbescheinigungsgebühr, für die Aufnahmsstempelgebühr, für die Benachrichtigungsgebühren und für die ungarische Transportsteuer; eine Waarenclassification mit der Eintheilung der Güter in drei Classen (Classe 1 Normalclasse, Classe A und B ermässigte Classen), je ein Verzeichniss der gesellschaftlichen Stationen in alphabetischer und geographischer Ordnung, ferners Stationstarife für die Donaustrecken Baja—Apatin, Vukovár—Neusatz, Semlin—Galatz, für die Theissstrecke Szolnok—Szegedin, für die Savestrecke Bosnisch-Rača—Šabac; Specialtarife für die Beförderung von fetten und mageren Schweinen, Schafen, Ziegen und Hornvieh, für die Donaustrecke von Semlin, bezw. Belgrad und Galatz, für den Frachtgutverkehr zwischen Semlin, bezw. Belgrad und Obrenovac und für Cement in ganzen Schleppladungen, endlich einen Anhang (Prämientarife für den Mehr- und Gesammtwerth der Güterversicherungen und für die Getreidetransporte von den Stationen der unteren Donau speciell nach Braila). Aus den Stationsverzeichnissen ist zu ersehen, dass die Gesellschaft 95 Stationen hat, und zwar in Bayern 2, Passau und Regensburg, in Oesterreich 4, Engelhartszell, Korneuburg, Linz und Wien, in Ungarn 59, darunter 38 Donau-, 2 Drau-, 13 Theiss-, 5 Save- und eine Bégacanal-Station, ferners 9 serbische Stationen, eine bosnische Station, 12 rumänische und 7 bulgarische Stationen.

Ausland.

Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Nachtrag V.) Durch den Nachtrag V zum Gütertarife werden, abgesehen vom Abschnitt VI des Nebengebührentarifes (Deckenmiethe), lediglich Ermässigungen eingeführt.

Die neuen Bestimmungen vereinfachen die Berechnung der Deckenmiethe. Auf die Ergänzung des Abschnittes VI durch Aufnahme einer Verzögerungsgebühr für Decken wird besonders aufmerksam gemacht.

Derselbe gilt von der neuen Fassung der Anlage H zum Tarife.

Zu Punkt III des Nachtrages werden der leichteren Verständlichkeit wegen die hauptsächlichsten Aenderungen nachstehend zusammengestellt:

B) Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Unter „Besondere Vorschriften für bestimmte Gegenstände (B I C)“ ist eine neue Bestimmung für „leichtzerbrechliche Gegenstände“ (§ 18) aufgenommen worden.

Der bisherige § 23, Punkt 3 (Fahrzeuge), ist dahin ergänzt worden, dass Förder- und Kippwagen künftig auch dann als Fahrzeuge anzusehen sind, wenn deren gleichzeitig aufgegebene Ober- und Untergestelle getrennt sind.

Die Bestimmungen für Häringe in § 36 (früher § 75) sind auf Breitlinge ausgedehnt worden.

Der seitherige § 42 (B III) hat als § 43 einen neuen Absatz (2) erhalten. Hienach ist bei Zusammenladung von Gütern verschiedener Tarifclassen, wenn die Fracht auf Grund des Tarifsatzes für das höchste tarifirte Gut ermittelt wird, und dieses in gedeckt gebauten Wagen zu befördern ist, die Gesammtladung ohne Frachtzuschlag bedeckt zu befördern.

Das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Specialtarife für Wagenladungsgüter hat folgende Ergänzungen und Aenderungen erfahren:

Neu aufgenommen sind die Positionen
- 23 Erbsenschalen, auch zerkleinert,
- 25 Erdnussschalen, zerkleinert,
- 125 Terranowa und
- 135 Wasserglas, flüssiges.

Geändert sind die Positionen
- 21 Eisen und Stahl in Bunden etc.,
- 36 (früher 34) Grafit,
- 41 (früher 39) Häringe,
- 87 (früher 85) Papierabfälle und
- 91 (früher 89) Pflanzenleim.

In der Classification der Güter sind folgende Aenderungen eingetreten:

Im Specialtarife für bestimmte Stückgüter.

Aufgenommen: Unter die Position „Futtermittel“: Fleischfuttermehl, Schlempen aller Art, getrocknete und auch gemahlen, Branntweinspülicht (nasse Schlempen aller Art).

Verändert: Getreide (durch den Zusatz „ferner geschältes Getreide“) und Samen und Sämereien aller Art (durch Wegfall des Zusatzes „in Säcken und Tonnen“).

Im Specialtarif I.

Aufgenommen: Rohr, spanisches (Stuhlrohr) etc. und Xylolithbaulichkeiten.

Verändert: Häringe (durch den Zusatz „und Breitlinge“), Mühlenfabrikate (durch Aufnahme von geschältem Getreide), Pflanzenleim [Schlichte] (durch den Zusatz „aller Art“) und Samen und Sämereien aller Art (durch Wegfall des Zusatzes „in Säcken und Tonnen“).

Im zweiten Absatze der Anmerkung zur Position „Holzwaaren“ ist der Begriff „Fourniere“ näher bestimmt.

Im Specialtarif II.

Aufgenommen: Erbsenschalen, auch zerkleinert, Erdnussschalen, auch zerkleinert, Selenschlamm (Abfallschlamm aus der Schwefelsäurefabrikation) und Zacaton (mexicanische Reiswurzel).

Verändert: Eisen und Stahl (durch Position 9 „Eisen- und Stahlmasse, gekörnt oder gepulvert“ [Schleif-, Polier- und Sägemittel]), Grafit (durch Streichung der seitherigen näheren Bezeichnung), Kleie (durch Streichung des Wortes „Erbsenschalenkleie“), Naphthalin (durch den Zusatz „gereinigt, auch destillirt oder sublimirt“) und Xylolith (durch Einschaltung des Wortes „Steinholz“ und durch Streichung der näheren Bezeichnung „feuer- und wetterbeständiges Holz“).

Die Position „Papier, altes etc.“ ist gestrichen und an Stelle der Position „Papierabfälle etc.“ ist „Papier, altes, abgängiges, und Pappe, alte, abgängige, aller Art“ in den Specialtarif III aufgenommen worden.

Im Specialtarif III.

Aufgenommen: Bauxit, Härtepulver, Kalialaun im Falle der Ausfuhr, Mörtelmaterialien aller Art, rohes Naphthalin und Rückstände (Abfälle) der Fabrikation von Alaun und schwefelsaurer Thonerde.

Verändert: Düngemittel etc. (durch Streichung von „Salpeterlauge“), Eisen- und Stahlabfälle (durch Streichung des Zusatzes „auch Weissblechabfälle“ und durch Anfügung der Worte „und gebrochene, zum Einschmelzen bestimmte Ausschussschienen, sowie Abschnitte (Abfallstücke) von Platten und Blechen, Grafit, unreiner, erdiger etc. (durch Umwandlung dieser Position in „Grafiterde“, krystallinische, roh, auch pulverisirt etc.“), Holzwaaren (durch den neuen Zusatz „4. Holzblättchen-Deckengewebe [durch Draht verbundene Holzblättchen]“), Papierabfälle und Pappenabfälle (diese Position ist neu gefasst worden), Pressrückstände (durch Zusetzung der Worte „auch gemahlen“) und Steine durch die wichtige Aenderung der Unterposition 2 „Bausteine“, wonach auch bogenförmige Profile und Abfassungen zugelassen sind.

Diese Ausführungen gelten auch für den am 1. April erschienenen IV. Nachtrag zum Gütertarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, vom 1. April 1895.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Einbeziehung der Station Eilendorf.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Eilendorf des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln in den Ausnahmetarif für Holz aufgenommen. Der Frachtberechnung sind die Entfernungen, beziehungsweise Theilfrachtsätze der Station Eschweiler-Aue zugrunde zu legen.

— (Tarifänderungen.) Die Station Schalke Rh. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Essen ist am 1. April eröffnet und gleichzeitig die Tarifstation Schalke B. M. aufgehoben worden.

Die Entfernungen, Frachtsätze und Bestimmungen für letztgenannte Station sind daher von diesem Tage ab ausser Kraft getreten.

Aus der Anmerkung auf der Titelseite des Tarifnachtrages I ist die Station Schalke Rh. zu streichen.

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. April 1896. (Tarifberichtigung.) Im I. Nachtrage vom 1. Februar sind auf Seite 3 die Taxberichtigungen Neuulm—Feldbach—Hombrechtikon, Richtersweil und Wädensweil zu streichen und ist auf Seite 6 der Ausnahmefrachtsatz für Malz Neuulm—Zürich Hauptbahnhof 152 Cts. für 100 kg. nachzutragen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1092	Böhmischen Nordbahn		Schotter	Neratovic*)	Vrutic	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen für zum Baue der Strasse von Hochleben über Krp nach Vrutic bestimmte Sendungen, welche mit an das Gemeindeamt Krp adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden. Auf- und Abladen der Sendungen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Anhang zum Localgütertarife vom 15. August 1889	7·0 kr.	5·0 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis längstens 28. Februar 1898	*) Solange die Haltestelle Kojetic-Grossdorf für den Güterverkehr offen ist, auch für diese giltig
									Kreuzer					
1093	Oesterr. Nordwestbahn		Flusssand der Classe C	Branzaus	Iglau Oe.N.W.B.	Die Sendungen müssen zur Ausführung städtischer Bauten in Iglau bestimmt sein. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	9·0	7·6	1·4	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Iglau als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
				Wiese					6·6	5·6	1·0			
1094	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Cilli	Spittal a. Dr.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zum Localtarife	88 Heller	81 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1095	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Condensirte Milch	Lindau Rangirbahnhof, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ludwigshafen a. Rhein, Station der Pfälzischen Eisenbahn	Als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung ad a) für mindestens 5.000 kg ad b) für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juni 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif Theil II, vom 1. December 1894 für den Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr	Directe Frachtsätze bestehen dermalen nicht	a) 2·63 Mark b) 2·30 Mark		Im Kartirungswege		
1096	Böhm. Nordbahn		Für die zur Erweiterung einer Fabrik in Niemes dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897, die im Ausnahmetarife Nr. 21 des Localtarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze rücksichtlich der Linien der Böhmischen Nordbahn zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
1097	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Langholz, Rund- und Schnittholz	Böhm.-Trübau Triebitz Landskron Sichelsdorf Budigsdorf Hochstein Hohenstadt Müglitz Abtsdorf Zwittau Brüsau-Brünnlitz Heřmannĕstec Leitomischl	Kolin (St.E.G.)	**Minimalquantum 1500 t, wovon mindestens 900 t nach Raudnic oder nach Stationen über Raudnic verfrachtet werden müssen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende April 1898	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1895	33·9 29·5 39·5 31·5 31·5 33·0 34·5 35·0 31·5 31·5 33·0 18·5 32·0	23·5 23·5 23·5 24·0 25·0 25·5 26·0 26·5 24·2 25·5 27·0 17·0 25·8	10·4 6·0 16·0 7·5 6·5 7·5 8·5 8·5 7·3 6·0 6·0 1·5 6·2	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende Juli 1898 vorzulegen sind	Holzsendungen, welche von der reclamirenden Firma während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses ab den nebigen Aufgabsstationen nach Halbstadt und Mittelsteine verfrachtet werden, werden in das bedungene Minimalquantum von 1500 t einbezogen, jedoch nicht bonificirt
				Böhm.-Trübau Triebitz Landskron Sichelsdorf Budigsdorf Hochstein Hohenstadt Müglitz Abtsdorf Zwittau Greifendorf Brüsau-Brünnlitz Blansko Adamsthal Leitomischl	Raudnic				46·0 47·0 60·3 56·1 47·5 48·5 50·5 52·5 46 0 45·5 47·0 49·0 55·0 56·5 48·5	40·7 42·2 43·3 42·2 42·2 43·3 45·3 47·3 40·7 40·7 42·0 44·0 50·1 51·4 43·7	5·3 4·8 17·0 13·9 5·3 5·2 5·2 5·2 5·3 4·8 5·0 5·0 4·9 5·1 4·8			
1098	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzkalk der Pos. H–24 der Güterclassification im Tarife, Theil 1	Tótvárad	Zbirow	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang pro 1897 zum Tarife, Theil II, Heft 1	381 Heller	362 Heller	19 Heller	Im Kartirungswege		
1099	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Niederschlesische Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes (vom 1. Jänner 1889) und von Mittelsteine (St.E.G.)	Frättingsdorf Neubau-Kreuzstätten Wolkersdorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zu Theil II, Heft 3, des Localtarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden		10 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
1100	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, auch Briquetts	Prevali	Velden am Wörthersee	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Durchführung des Auf- und Abladens auf Kosten der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	47	39	8	Im Kartirungswege		
					Pörtschach am See				43	36	7			
					Krumpendorf				39	33	6			
					Bleiburg				16	14	2			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
39	Nr. 3 vom 9. Jänner 1897	160	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Sammelgüter aller Art als Frachtgut	Eger	Wien II (K.F.J.B.)	In der 6. Rubrik sind die Worte: „Frachtbrief und“ zu streichen. Giltig vom 28. Mai 1897	

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung eines **Beamtenwohngebäudes** sammt **Nebengebäude** in der Station **Ebensee** im approximativen Kostenbetrage von 23.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für das Beamtenwohngebäude sammt Nebengebäude in der Station Ebensee“ längstens am **8. Juni 1897, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im Mai 1897.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. Wien, 27. Mai 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 17. April 1897*) betreffend die Vorschriften zur Verhütung von Zusammenstössen auf See.

Einleitende Bestimmungen.

Alle Schiffe auf hoher See und auf den mit ihr verbundenen, für Seeschiffe befahrbaren Gewässern haben die nachstehenden Vorschriften zu befolgen.

Im Sinne dieser Vorschriften ist jedes Schiff, welches mit Segel und nicht mit Dampf fährt, als „Segelschiff" und jedes mit Dampf fahrende Schiff, mag es zugleich Segel führen oder nicht, als „Dampfschiff" anzusehen.

Das Wort „Dampfschiff" umfasst jedes Schiff, welches durch Maschinenkraft fortbewegt wird.

Im Sinne dieser Vorschriften ist ein Schiff „in Fahrt", wenn es weder vor Anker liegt, noch am Lande festgemacht ist, noch am Grunde festsitzt.

Lichter und Signale.

In diesen Vorschriften bedeutet das Wort „sichtbar", wenn es auf die Lichter angewendet ist, sichtbar in dunkler Nacht bei reiner Atmosphäre.

Artikel 1.

Die Vorschriften betreffend die Lichter sind bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu befolgen; während dieser Zeit dürfen keine anderen Lichter gezeigt werden, welche mit den vorgeschriebenen verwechselt werden können.

Artikel 2.

Ein Dampfschiff in Fahrt muss führen:

a) Am Fockmast oder vor demselben, oder wenn es ein Schiff ohne Fockmast ist, am vorderen Theile des Schiffes ein helles weisses Licht in einer Höhe von mindestens sechs Meter über dem Schiffsrumpfe — und wenn die Breite des Schiffes sechs Meter übersteigt, in einer Höhe über dem Schiffsrumpfe von nicht weniger als der Schiffsbreite — ohne dass es jedoch in einer grösseren Höhe als zwölf Meter über dem Rumpfe geführt zu werden braucht. Dieses Licht muss derart eingerichtet und angebracht sein, dass es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zwanzig Compassstrichen, und zwar von gerade vorne zehn Striche nach jeder Seite des Schiffes, das ist zwei Striche über die Dwarsrichtung nach achter an jeder Seite wirft, und muss eine solche Lichtstärke haben, dass es auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist.

b) An der Steuerbordseite ein grünes Licht so eingerichtet und angebracht, dass es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn Compassstrichen von gerade vorne nach Steuerbord, mithin

*) Enthalten in dem am 22. April 1897 ausgegebenen XXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 95.

zwei Striche über die Dwarsrichtung Steuerbord nach achter wirft, und von solcher Lichtstärke, dass es auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

c) An der Backbordseite ein rothes Licht so eingerichtet und angebracht, dass es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn Compassstrichen von gerade vorne nach Backbord, mithin zwei Striche über die Dwarsrichtung Backbord nach achter wirft, und von solcher Lichtstärke, dass es auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

d) Die besagten grünen und rothen Seitenlichter müssen an der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens einundneunzig Centimeter vor den Lichtern hervorragen, so dass die Lichter nicht über den Bug von der anderen Seite her gesehen werden können.

e) Ein Dampfschiff in Fahrt kann ein zweites Licht von gleichartiger Beschaffenheit wie das unter a) beschriebene führen. Diese beiden Lichter müssen in der Kielrichtung so angebracht werden, dass das eine wenigstens fünf Meter höher als das andere sich befindet, und dass in Bezug auf die gegenseitige Anordnung das untere Licht dem höheren voransteht. Die senkrechte Entfernung zwischen diesen Lichtern soll geringer sein als ihre wagrechte Entfernung.

Artikel 3.

Ein Dampfschiff, welches ein anderes Schiff schleppt, muss nebst den Seitenlichtern zwei helle weisse Lichter senkrecht über einander, wenigstens zwei Meter von einander entfernt, führen; wenn es mehr als ein Schiff schleppt, muss es ein weiteres helles weisses Licht zwei Meter über oder unter den beiden genannten Lichtern dann führen, wenn die Länge des Sehleppzuges vom Heck des schleppenden bis zum Heck des letzten geschleppten Schiffes mehr als hundertachtzig Meter beträgt. Jedes dieser Lichter muss von derselben Lichtstärke, an derselben Stelle angebracht und ebenso eingerichtet sein wie das weisse im Artikel 2 a) erwähnte Licht, mit Ausnahme des dritten Lichtes, welches in der Höhe von mindestens vier Meter über dem Schiffsrumpfe geführt werden kann.

Ein solches Dampfschiff darf ein kleines weisses Licht hinter dem Maschinenschlot oder Achtermast führen, damit das geschleppte Schiff nach demselben steuern kann, doch darf ein solches Licht nicht vor der Dwarsrichtung sichtbar sein.

Artikel 4.

a) Ein Schiff, welches wegen irgend eines Zufalles manöverirunfähig ist, muss in derselben Höhe, welche für das im Artikel 2 a) erwähnte weisse Licht bestimmt ist — und wenn es ein Dampfschiff ist, anstatt des weissen Lichtes — zwei rothe Lichter an einer Stelle, wo sie am besten sichtbar sind, senkrecht über einander und wenigstens zwei Meter von einander von solcher Lichtstärke führen, dass sie rund um den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muss ein solches Schiff zwei schwarze Bälle oder Signalkörper von je sechzig Centimeter Durchmesser senkrecht über einander und nicht weniger als zwei Meter von einander entfernt an einer Stelle führen, wo sie am besten sichtbar sind.

b) Ein Schiff, welches mit dem Legen oder Lichten eines Telegraphenkabels beschäftigt ist, muss an der Stelle, welche für das im Artikel 2 a) erwähnte weisse Licht bestimmt ist — und wenn es ein Dampfschiff ist, anstatt des weissen Lichtes — drei Lichter senkrecht über einander und mindestens zwei Meter von einander entfernt führen. Das oberste und das unterste dieser Lichter müssen roth, das mittlere muss weiss sein, und haben dieselben von solcher Lichtstärke zu sein, dass sie rund um den ganzen Horizont auf eine Entfernung von wenigstens zwei Seemeilen sichtbar sind. Bei Tag muss das Schiff — senkrecht über einander und wenigstens zwei Meter von einander an einer Stelle, wo sie am besten sichtbar sind — drei Signalkörper von mindestens sechzig Centimeter im Durchmesser führen, von denen der oberste und unterste kugelförmig und von rother Farbe, der mittlere rautenförmig und von weisser Farbe zu sein hat.

c) die in diesem Artikel erwähnten Schiffe dürfen, wenn sie keine Fahrt haben, die Seitenlichter nicht führen, wenn sie aber Fahrt haben, müssen sie dieselben führen.

d) Die Lichter und Signalkörper, welche nach diesem Artikel zu führen sind, sollen für die anderen Schiffe als Zeichen gelten, dass das Schiff, welches dieselben führt, nicht manövrirfähig ist und deshalb nicht aus dem Wege gehen kann.

Diese Signale sind nicht Signale von Schiffen in Noth und von solchen, welche Hilfe verlangen.

Die Nothsignale sind im Artikel 31 enthalten.

Artikel 5.

Ein Segelschiff in Fahrt und jedes Schiff, das geschleppt wird, muss dieselben Lichter führen, welche durch Artikel 2 für ein Dampfschiff in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme der darin erwähnten weissen Lichter, die es niemals führen darf.

Artikel 6.

Wann immer, wie auf kleinen Schiffen in Fahrt bei schlechtem Wetter, die grünen und rothen Seitenlichter nicht fest angebracht werden können, müssen diese Lichter angezündet und zum sofortigen Gebrauche bereit gehalten werden. Bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen müssen diese Lichter an den bezüglichen Seiten rechtzeitig ausgesetzt werden, um einen Zusammenstoss zu verhüten, und zwar derart, dass sie möglichst gut sichtbar seien, dass jedoch das grüne Licht nicht von der Backbordseite her, das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her, und wenn thunlich, nicht mehr als zwei Striche über die Dwarsrichtung nach achter an der betreffenden Seite gesehen werde.

Um den Gebrauch dieser tragbaren Lichter sicherer und leichter zu machen, müssen die Laternen aussen mit der Farbe des Lichtes, welches sie zeigen, angestrichen und mit geeigneten Schirmen versehen sein.

Artikel 7.

Dampfschiffe von weniger als vierzig, dann Fahrzeuge unter Riemen oder Segel von weniger als zwanzig Tonnen Brutto-Raumgehalt, sowie Ruderboote sind, wenn in Fahrt, nicht gehalten, die im Artikel 2 a), b) und c) erwähnten Lichter zu führen, müssen aber, wenn sie dieselben nicht führen, mit folgenden Lichtern versehen sein:

1. Dampfschiffe von weniger als vierzig Tonnen müssen führen:

a) Am Vordertheile des Schiffes oder am oder vor dem Maschinenschlote, wo es am besten zu sehen ist und in mindestens drei Meter Höhe über dem Schandecke ein helles weisses Licht, so eingerichtet und angebracht wie im Artikel 2 a) vorgeschrieben und von solcher Lichtstärke, dass es auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbar ist.

b) Grüne und rothe Seitenlichter, so eingerichtet und angebracht wie im Artikel 2 b) und c) vorgeschrieben und von solcher Lichtstärke, dass sie auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar sind; oder eine doppelfarbige Laterne, welche grünes und rothes Licht von gerade vorne bis zwei Striche über die Dwarsrichtung nach achter an der betreffenden Seite zeigt. Solche Laternen sollen in einer Höhe von nicht weniger als einem Meter unter dem weissen Lichte geführt werden.

2. Kleine Dampfboote, wie solche von Seeschiffen geführt werden, dürfen das weisse Licht in geringerer Höhe als drei Meter über dem Schandecke, müssen dasselbe aber jedenfalls oberhalb der im Punkte 1 b) erwähnten Laterne führen.

3. Fahrzeuge unter Riemen oder Segel von weniger als zwanzig Tonnen müssen eine Laterne mit einem grünen Glase an der einen und einem rothen Glase an der anderen Seite zum sofortigen Gebrauche bereit halten, welche bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen rechtzeitig zur Vermeidung eines Zusammenstosses so zu zeigen ist, dass das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werde.

4. Ruderboote unter Riemen oder Segel müssen ein weisses Licht zum sofortigen Gebrauche bereit halten, welches zeitweilig und rechtzeitig auszusetzen ist, um Zusammenstösse zu verhüten.

Die in diesem Artikel erwähnten Schiffe sind nicht verpflichtet, die im Artikel 4 a) und Artikel 11 (letzter Absatz) vorgeschriebenen Lichter zu führen.

Artikel 8.

Lotsenfahrzeuge, die in ihrer Station im Lotsendienste beschäftigt sind, führen nicht die für andere Schiffe vorgeschriebenen Lichter, sondern haben ein um den ganzen Horizont sichtbares weisses Licht am Masttopp zu führen und überdies in kurzen Zwischenräumen, deren Dauer fünfzehn Minuten niemals überschreiten darf, ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen.

Bei grosser Annäherung von oder zu anderen Schiffen müssen sie ihre Seitenlichter angezündet zum sofortigen Gebrauche bereit halten und sie in kurzen Zwischenräumen aufblinken lassen oder zeigen, um die Richtung anzugeben, nach welcher sie steuern, doch darf das grüne Licht nicht an Backbord und das rothe Licht nicht an Steuerbord gezeigt werden.

Ein Lotsenboot von solcher Gattung, dass es zum Absetzen eines Lotsen an das Schiff anlegen muss, darf ein weisses Licht zeigen, statt es am Topp zu führen, und kann anstatt der oben erwähnten farbigen Lichter eine Laterne mit einem grünen Glase an der einen und einem rothen Glase an der anderen Seite zum sofortigen Gebrauche in der oben beschriebenen Weise bereit halten.

Lotsenfahrzeuge, welche nicht in ihrer Station im Lotsendienste beschäftigt sind, haben die gleichen Lichter zu führen wie die anderen Schiffe ihres Tonnengehaltes.

Artikel 9.

Hinsichtlich der Lichterführung der Fischerfahrzeuge gelten bis auf Weiteres die in dieser Beziehung bestehenden besonderen Vorschriften.

Dieselben sind im Anhange zur gegenwärtigen Verordnung enthalten.

Artikel 10.

Ein Schiff, welches von einem anderen überholt wird, muss von seinem Heck dem letzteren Schiffe ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zeigen.

Das weisse Licht, welches nach diesem Artikel gezeigt werden muss, kann in einer Laterne angebracht geführt werden, doch muss in diesem Falle die Laterne so eingerichtet und mit Schirmen versehen sein, dass sie ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zwölf Compassstrichen, und zwar von gerade achter aus sechs Striche nach jeder Seite des Schiffes wirft, und dass das Licht auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar ist. Ein solches Licht soll thunlichst in derselben Höhe wie die Seitenlichter geführt werden.

Artikel 11.

Ein Schiff von weniger als sechsundvierzig Meter Länge muss, wenn es vor Anker liegt, vorne an einer Stelle, wo es am besten zu sehen ist, aber nicht höher als sechs Meter über dem Rumpfe, ein weisses Licht in einer Laterne führen, welche derart eingerichtet ist, dass sie ein helles, gleichmässiges, ununterbrochenes Licht rund um den ganzen Horizont wirft, welches auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbar ist.

Ein Schiff von sechsundvierzig und mehr Meter Länge muss, wenn es vor Anker liegt, am Vordertheile in einer Höhe von nicht weniger als sechs Meter und nicht mehr als zwölf Meter über dem Rumpfe ein eben solches Licht und am Heck oder nahe am Heck in einer Höhe von nicht weniger als fünf Meter unter dem vorderen Lichte ein anderes solches Licht führen.

Als Länge des Schiffes ist die Länge anzusehen, wie sie im Registerbriefe angegeben ist.

Ein im Fahrwasser oder in der Nähe desselben auf den Grund gerathenes Schiff muss das oben erwähnte Licht, bezw. die oben erwähnten Lichter und die zweiten rothen, im Artikel 4 a) vorgeschriebenen Lichter führen.

Artikel 12.

Jedes Schiff kann, wenn es nothwendig ist, um die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, nebst den von diesen Vorschriften verlangten Lichtern noch ein Flackerfeuer zeigen oder irgend ein Knallsignal geben, aber derart, dass es nicht mit einem Nothsignal verwechselt werden kann.

Artikel 13.

Keine dieser Vorschriften soll die Wirksamkeit von besonderen Vorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Führung von weiteren ständigen oder Signallichtern für zwei oder mehrere Kriegsschiffe oder für unter Bedeckung (Convoi) fahrende Schiffe von irgend einer Regierung erlassen sind, oder das Zeigen von Erkennungssignalen beschränken, welche von Rhedern eingeführt und von deren Regierungen genehmigt, gehörig eingetragen und bekannt gemacht sind.

Artikel 14.

Ein Dampfschiff, welches nur mit Segeln fährt, aber seinen Maschinenschlot stehen hat, muss bei Tage vorne einen schwarzen Ball oder Signalkörper von sechzig Centimeter Durchmesser da, wo derselbe am besten gesehen werden kann, führen.

Schallsignale bei dickem Wetter.

Artikel 15.

Alle in diesem Artikel für in Fahrt befindliche Schiffe vorgeschriebenen Signale müssen gegebenen werden:

1. Von „Dampfschiffen“ mit der Dampfpfeife oder Sirene.
2. Von „Segelschiffen oder geschleppten Schiffen“ mit dem Nebelhorne.

Die in diesem Artikel vorkommenden Worte „ein langgezogener Ton“ bedeuten einen Ton von vier bis sechs Secunden Dauer.

Ein Dampfschiff muss mit einer kräftigen Pfeife oder Sirene versehen sein, welche durch Dampf oder ein anderes Mittel anstatt desselben ertönen gemacht wird und so aufgestellt ist, dass ihr Schall durch kein Hinderniss gehemmt wird; ferner muss es mit einem wirksamen, durch mechanische Mittel getriebenen Nebelhorne und ausserdem mit einer laut tönenden Glocke ausgerüstet sein.

(In allen Fällen, wo diese Vorschriften eine Glocke vorschreiben, kann dieselbe an Bord türkischer Schiffe durch eine Trommel ersetzt sein oder auch durch einen Gong, wo derartige Instrumente an Bord kleiner Seeschiffe gebräuchlich sind.)

Ein Segelschiff von zwanzig Tonnen und mehr Brutto-Raumgehalt muss mit einem ähnlichen Nebelhorne und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein.

Bei Nebel, mistigem Wetter, Schneefall oder schweren Regenböen, sei es bei Tag oder bei Nacht, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermassen angewendet werden:

a) Ein Dampfschiff, welches Fahrt hat, muss in Zwischenräumen von nicht mehr als zwei Minuten einen langgezogenen Ton geben.

b) Ein Dampfschiff in Fahrt, das aber gestoppt und keine Fahrt hat, muss in Zwischenräumen von nicht mehr als Minuten zwei langgezogene Töne mit einem Zwischenraume von ungefähr einer Secunde zwischen denselben geben.

c) Ein Segelschiff in Fahrt muss in Zwischenräumen von nicht mehr als einer Minute, wenn es mit Steuerbordhalsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backhordhalsen segelt, zwei auf einander folgende Töne, und wenn es mit einem Winde aus einer Richtung von dwars bis achter segelt, drei auf einander folgende Töne geben.

d) Ein vor Anker liegendes Schiff muss in Zwischenräumen von nicht mehr als einer Minute durch beiläufig fünf Secunden die Glocke rasch läuten.

e) Ein Schiff, welches schleppt, dann ein Schiff, welches mit dem Legen oder Lichten eines Telegraphenkabels beschäftigt ist, sowie ein Schiff in Fahrt, welches nicht in der Lage ist, einem sich nähernden Schiffe aus dem Wege zu gehen, weil es nicht manövrirfähig oder unfähig ist zu manövriren wie durch diese Regeln gefordert wird, muss anstatt der in den Punkten a) und c) dieses Artikels vorgeschriebenen Signale in Zwischenräumen von nicht mehr als zwei Minuten drei auf einander folgende Töne geben, und zwar einen langgezogenen Ton, gefolgt von zwei kurzen Tönen. Ein geschlepptes Schiff kann dieses Signal geben, darf aber keinerlei anderes Signal geben.

Segelfahrzeuge und Boote von weniger als zwanzig Tonnen Brutto-Raumgehalt sind nicht verpflichtet, die vorstehend erwähnten Signale zu geben, müssen aber, im Falle sie dies nicht thun, irgend ein anderes wirksames Schallsignal in Zwischenräumen von nicht mehr als einer Minute geben.

Verringerung der Geschwindigkeit der Schiffe bei dickem Wetter.

Artikel 16.

Jedes Schiff muss bei Nebel, mistigem Wetter, Schneefall oder schweren Regenböen mit mässiger Geschwindigkeit fahren, unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Verhältnisse.

Ein Dampfschiff, welches anscheinend aus einer Richtung von dwars bis vorne das Nebelsignal eines Schiffes hört, dessen Position ungewiss ist, muss, soweit es die Umstände des Falles zulassen, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig fahren, bis die Gefahr des Zusammenstosses vorüber ist.

Steuer- und Segelregeln.

Einleitung.

Die Gefahr des Zusammenstosses kann, wenn die Umstände es gestatten, durch sorgfältige Beobachtung der Compasspeilung eines sich nähernden Schiffes festgestellt werden. Wenn die Peilung sich nicht erheblich ändert, so ist eine solche Gefahr als vorhanden anzusehen.

Artikel 17.

Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass Gefahr des Zusammenstosses besteht, so muss eines von ihnen dem anderen folgendermassen aus dem Wege gehen, nämlich:

a) Ein Schiff mit raumem Winde muss einem dicht am Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.
b) Ein Schiff, dass mit Backbordhalsen dicht am Winde segelt, muss einem mit Steuerbordhalsen dicht am Winde segelnden Schiffe aus dem Wege gehen.
c) Wenn beide Schiffe raum segeln, den Wind jedoch von verschiedener Seite haben, so muss dasjenige Schiff, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen.
d) Wenn beide Schiffe raumsegelnd den Wind von derselben Seite haben, so muss das luvwärts segelnde Schiff dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.
e) Ein Schiff, welches vor dem Winde segelt, muss einem anderen aus dem Wege gehen.

Artikel 18.

Wenn zwei Dampfschiffe in gerade entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung sich begegnen, so dass Gefahr des Zusammenstosses besteht, so muss jedes der beiden Schiffe seinen Cours nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbord frei passiren.

Dieser Artikel findet nur auf Fälle Anwendung, in welchen die Schiffe sich in gerade entgegengesetzter oder nahezu entgegengesetzter Richtung derart begegnen, dass Gefahr des Zusammenstosses besteht, und findet keine Anwendung auf Schiffe, welche, wenn beide ihre Course beibehalten, frei von einander passiren.

Die einzigen Fälle, worauf sich dieser Artikel bezieht, sind jene, in welchen jedes der beiden Schiffe gerade oder beinahe gerade auf das andere zusteuert, in anderen Worten, diejenigen Fälle, in welchen bei Tage jedes Schiff die Masten des anderen in einer Linie oder beinahe in einer Linie mit den seinigen sieht; und bei Nacht diejenigen Fälle, in denen jedes Schiff in solcher Stellung sich befindet, dass es beide Seitenlichter des anderen Schiffes sieht.

Dieser Artikel findet keine Anwendung bei Tage auf Fälle, in welchen ein Schiff ein anderes vor dem Buge seinen eigenen Cours kreuzend sieht; oder bei Nacht auf Fälle, wo das rothe Licht des einen Schiffes dem rothen Lichte des anderen entgegensteht, oder wo das grüne Licht des einen Schiffes dem grünen Lichte des anderen entgegensteht, oder wo ein rothes Licht ohne ein grünes oder ein grünes Licht ohne ein rothes vorne in Sicht ist, oder wo beide Lichter, das grüne und das rothe Licht, in irgend einer anderen Richtung als gegen vorne gesehen werden.

Artikel 19.

Wenn die Course zweier Dampfschiffe sich kreuzen, so dass Gefahr des Zusammenstosses besteht, muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner eigenen Steuerbordseite hat.

Artikel 20.

Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, dass Gefahr des Zusammenstosses besteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

Artikel 21.

Wenn nach irgend einer dieser Regeln das eine von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss das andere seinen Cours und seine Geschwindigkeit beibehalten.

[Wenn in Folge von dickem Wetter oder aus anderen Ursachen sich ein solches Schiff so nahe dem anderen befindet, dass ein Zusammenstoss durch das Manöver des zum Ausweichen verpflichteten Schiffes allein nicht vermieden werden kann, so soll auch ersteres ein solches Manöver vornehmen, wie es am besten geeignet ist, zur Verhütung eines Zusammenstosses beizutragen. (Siehe Artikel 27 und 29.)]

Artikel 22.

Jedes Schiff, welches nach diesen Vorschriften verpflichtet ist, einem anderen Schiffe aus dem Wege zu gehen, muss, wenn es die Umstände des Falles gestatten, vermeiden, vor dem Buge des anderen Schiffes den Cours desselben zu kreuzen.

Artikel 23.

Jedes Dampfschiff, welches nach diesen Vorschriften verpflichtet ist, einem anderen Schiffe aus dem Wege zu gehen, muss bei Annäherung an dasselbe, wenn nothwendig, seine Geschwindigkeit vermindern, oder stoppen oder rückwärts gehen.

Artikel 24.

Ungeachtet irgend welcher in diesen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen muss jedes Schiff, welches ein anderes überholt, dem überholten Schiffe aus dem Wege gehen.

Jedes Schiff, welches sich einem anderen Schiffe aus einer Richtung nähert, welche mehr als zwei Striche achter der Dwarslinie des letzteren liegt, — das heisst aus solcher Position zu dem Schiffe, welches es zu überholen im Begriffe steht, dass es bei Nacht keines der beiden Seitenlichter des letzteren sehen kann, — ist als ein überholendes anzusehen. Keine nachfolgende Veränderung der Peilung zwischen den beiden Schiffen kann das

überholende Schiff zu einem kreuzenden im Sinne dieser Vorschriften machen oder das überholende Schiff von der Pflicht befreien, dem überholten Schiffe aus dem Wege zu gehen, bis es endgiltig vorbei und frei ist.

Da bei Tage das überholende Schiff nicht immer mit Sicherheit wissen kann, ob es sich mehr gegen vorne oder mehr gegen achter der erwähnten Richtung vom anderen Schiffe befindet, so muss es im Zweifelfalle sich als überholendes Schiff ansehen und aus dem Wege halten.

Artikel 25.

In engem Fahrwasser (Canälen) muss jedes Dampfschiff, wenn dies sicher und thunlich ist, sich an jener Seite des Fahrwassers oder der Canalmitte halten, welche vom Schiffe aus steuerbord liegt.

Artikel 26.

Segelschiffe in Fahrt müssen jenen Segelfahrzeugen oder Booten, welche mit Netzen oder Leinen fischen, aus dem Wege gehen. Diese Bestimmung gibt keinem mit Fischen beschäftigten Fahrzeuge oder Boote das Recht, ein von anderen Schiffen als Fischerfahrzeugen und Booten benütztes Fahrwasser zu verlegen.

Artikel 27.

Bei Beobachtung und Auslegung der vorstehenden Regeln muss auf alle Gefahren der Schiffahrt und des Zusammenstosses, und auf solche besonderen Umstände gehörig Rücksicht genommen werden, welche ein Abgehen von obigen Regeln nothwendig machen könnten, um eine unmittelbare Gefahr abzuwenden.

Schallsignale für Schiffe in gegenseitiger Sicht.

Artikel 28.

Die Worte: „Kurzer Ton“, welche in diesem Artikel gebraucht sind, bedeuten einen Ton in der Dauer von ungefähr einer Secunde.

Wenn Schiffe gegenseitig in Sicht sind, so muss ein Dampfschiff in Fahrt, welches nach den hier angegebenen Vorschriften einen anderen Cours zu nehmen berechtigt oder verpflichtet ist, diesen Courswechsel durch die folgenden Signale mit seiner Dampfpfeife oder Sirene anzeigen, und zwar:

Ein kurzer Ton bedeutet: „Ich richte meinen Cours nach Steuerbord.“

Zwei kurze Töne bedeuten: „Ich richte meinen Cours nach Backbord.“

Drei kurze Töne bedeuten: „Meine Maschine geht mit voller Kraft rückwärts.“

Verpflichtung zur Beobachtung der entsprechenden Vorsichten.

Artikel 29.

Keine dieser Vorschriften befreit ein Schiff, dessen Eigenthümer, Führer oder Mannschaft von den Folgen einer Nachlässigkeit bei der Lichterführung und beim Gebrauche von Signalen, oder von den Folgen der Vernachlässigung eines gehörigen Ausluges, oder von den Folgen der Vernachlässigung irgend einer nach der gewöhnlichen seemännischen Gepflogenheit oder durch die besonderen Umstände des Falles geforderten Sicherheitsmassregel.

Vorbehalt in Betreff der Vorschriften für Häfen und für die Schiffahrt auf Binnengewässern.

Artikel 30.

Keine dieser Vorschriften kann die Wirksamkeit von solchen Specialvorschriften beeinträchtigen, welche bezüglich der Schiffahrt in was immer für einem Hafen, Flusse oder in Binnengewässern von der Localbehörde in gehöriger Form erlassen werden.

Nothsignale.

Artikel 31.

Wenn ein Schiff in Noth ist und von anderen Schiffen oder von der Küste Hilfe verlangt, so sollen von ihm die folgenden Signale zusammen oder einzeln angewendet oder gezeigt werden, und zwar:

Bei Tage:

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute.
2. Das Nothsignal N. C. des internationalen Signalbuches.
3. Das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge nebst einem Balle oder einem Gegenstande, der einem Balle ähnlich sieht, darüber oder darunter.
4. Fortgesetztes Ertönen irgend eines Nebelsignalapparates.

Bei Nacht:

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute.
2. Flammen auf dem Schiffe (wie von einer brennenden Theertonne oder Oeltonne u. s. w.).
3. Raketen oder Leuchtkugeln, welche Sterne von beliebiger Farbe oder Art werfen, einzeln in kurzen Zwischenräumen abgefeuert.
4. Fortgesetztes Ertönen irgend eines Nebelsignalapparates.

Vollzugsbestimmungen.

Artikel 32.

Auf jedem Schiffe von über fünf Tonnen Brutto-Raumgehalt muss ein Exemplar der gegenwärtigen Verordnung vorhanden sein, welches über Verlangen des Seemannsamtes (Hafen- oder Consularamtes) vorzuweisen ist.

Artikel 33.

Uebertretungen der Bestimmungen dieser Verordnung werden, insofern die betreffenden Handlungen nicht nach den allgemeinen Strafgesetzen zu ahnden sind, mit Geld bis einhundert Gulden oder mit Arrest von 6 Stunden bis 14 Tagen bestraft.

Artikel 34.

Ueber das Strafverfahren gelten im Allgemeinen jene Bestimmungen, welche bezüglich der Bestrafung von Seepolizeiübertretungen überhaupt in Kraft stehen.

In den in dieser Verordnung behandelten Angelegenheiten bilden die Seemannsämter (Hafenämter, Consularämter) die I., die Seebehörde die II. und das Handelsministerium die oberste Instanz.

Falls die II. Instanz das Erkenntniss der I. Instanz, wenn auch unter Milderung des Strafausmasses, bestätigt, findet eine weitere Berufung nicht statt.

Die eingehenden Geldstrafen fliessen in den Marine-Unterstützungsfonds.

Artikel 35.

Diese Verordnung tritt mit 1. Juli 1897 in Wirksamkeit.

Von diesem Tage angefangen treten die Verordnungen des Handelsministeriums vom 20. Jänner 1880, R.-G.-Bl. Nr. 10, vom 15. Jänner 1882, R.-G.-Bl. Nr. 7, und vom 15. Mai 1875, R.-G.-Bl. Nr. 77, letztere insoweit sie sich auf die Nothsignale bezieht, ausser Kraft.

Glanz m. p.

Anhang.

Besondere Vorschriften betreffend die Lichterführung der Fischerfahrzeuge.

I.

Fischerfahrzeuge unter Riemen oder Segel in Fahrt und ohne Netze oder Leinen im Wasser müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang eine Laterne mit einem grünen Glase an der einen und einem rothen Glase an der anderen Seite zum sofortigen Gebrauche bereit halten, welche bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen rechtzeitig zur Vermeidung eines Zusammenstosses so zu zeigen ist, dass das grüne Licht nicht von der Backbord- und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werde. Ein solches Fahrzeug muss, wenn es von einem Schiffe überholt wird, von seinem Heck ein weisses Licht oder Flackerfeuer zeigen.

II.

Zum Fischfange verwendete Ruderboote unter Riemen oder Segel müssen in Fahrt und ohne Netze oder Leinen im Wasser von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weisses Licht zum sofortigen Gebrauche bereit halten, welches zeitweilig und rechtzeitig auszusetzen ist, um Zusammenstösse zu verhüten.

III.

Fischerfahrzeuge unter Riemen oder Segel und zum Fischfange verwendete Ruderboote unter Riemen oder Segel müssen, sowohl wenn sie mit ausgelegten Netzen oder Leinen in Fahrt sind, als auch, wenn sie an denselben fest liegen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein helles weisses Licht führen, welches von jedem, eine Seemeile in der Runde entfernten Punkte gesehen werden kann. Es ist denselben ausserdem, wenn sie es für zweckdienlich erachten, gestattet, zeitweise Flackerfeuer zu zeigen.

IV.

Alle zum Fischfange verwendeten Fahrzeuge und Boote müssen vor Anker von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein helles weisses Licht führen, welches von jedem, eine Seemeile in der Runde entfernten Punkte gesehen werden kann.

Glanz m. p.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Die Vollversammlung der Commission am 19. Mai 1897 wurde von dem Vorsitzenden Sr. Excellenz Herrn Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg mit einem warmen Nachrufe für den plötzlich dahingeschiedenen Landes-Baudirector Rausnitz eröffnet, welcher der Commission von Anbeginn als berathendes Mitglied angehört und sich in derselben allseitige Sympathien erworben hatte.

Nach Uebergang zur Tagesordnung wurde beschlossen, das Offert der Unionbank im Vereine mit dem Bankhause Mendelssohn & Comp. in Berlin auf Uebernahme der gesammten zweiten Anlehens-Emission im Nominalbetrage von 88,000.000 Kronen = 44,000.000 fl. anzunehmen und sonach diese Anlehens-Emission, welche die gleiche eisenbahnbücherliche Rangordnung wie die erste Emission geniesst, an das genannte Consortium auf feste Rechnung zu begeben, wodurch nunmehr das Gelderforderniss der Commission bis zum Jahre 1899 vollständig gedeckt erscheint.

Einen weiteren Punkt der Tagesordnung bildete die Angelegenheit des Umbaues der Franzensbrücke. Die Commission stimmte, gleich der Donauregulirungs-Commission, in welcher der Gegenstand zuerst behandelt worden war, den technischen Anträgen der Gemeinde Wien für die Brückenconstruction mit der verringerten Anlaufshöhe von 4 m zu und erklärte sich bereit, zu den Kosten für die unterhalb der neuen Brückenfahrbahn herzustellenden Pfeilervorsprünge einen fixen Beitrag von 12.000 fl. zu leisten.

Schliesslich wurde noch die Vergebung der

Weichensicherungs-Anlagen in den Stationen und Haltestellen der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn an die Firma Stefan von Götz & Söhne in Wien genehmigt.

Der Commissionsverschleiss der Druckschrift: „Bericht und Rechnungsabschluss der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für das Jahr 1896" wurde der k. k. Hof- und Staatsdruckerei übertragen und der Preis mit 20 kr. pro Exemplar festgesetzt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Herstellung einer Personenhaltestelle und Linienüberführung der Böhmischen Westbahn und der Kaiser Franz Josef-Bahn nächst Pilsen-Skodawerk: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes für die Herstellung einer Personenhaltestelle und der Linienüberführung der Böhmischen Westbahn und der Kaiser Franz Josef-Bahn nächst der Frachtenstation Pilsen-Skodawerk für den 31. Mai angeordnet. [E.-M.-Z. 7967/IV.]

— (Schlackenbahn in Königshof: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořowitz hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Herstellung einer schmalspurigen Schlackenbahn von der bestehenden Huntebahn zum Haldensturzdepotgeleise der Carl Emils-Hütte in Königshof für den 25. Mai angeordnet. [E.-M.-Z. 8149/IV.]

— (Localbahn Wodňan-Prachatitz: Project der Errichtung einer Personenhaltestelle zwischen den Stationen Wodňan-Stadt und Bazau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Antrages der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen das Project der Errichtung einer Personenhaltestelle zwischen den Stationen Wodňan-Stadt und Bazau in km 7·9—8·0 der Localbahnlinie Wodňan—Prachatitz mit der Benennung „Pražak" genehmigt und die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, im anstandslosen Falle den Bauconsens zu ertheilen. [Z. 6783/IV.]

— (Linie Wien—Salzburg: Bauconsensertheilung für die Errichtung der Personenhaltestelle Ollersbach in km 41·556.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Errichtung der Personenhaltestelle Ollersbach zwischen den Stationen Neulengbach und Kirchstetten in km 41·556 der Linie Wien—Salzburg genehmigt und für die diesbezüglich projectirten Herstellungen den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4630/IV.]

— (Linie Innsbruck—Bludenz: Bauherstellungen in der Station Wilten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck vorgelegte Project über den Anbau an die Wartehalle, die Vergrösserung des Bahnerhaltungsmagazines und die Umstellung einer Signalhütte in der Station Wilten der Linie Innsbruck—Bludenz der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6780/IV.]

Königl. Bayerische Staatsbahnen. (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Güterdienstgebäudes in der Gemeinschaftsstation Eger.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Güterdienstgebäudes in der Gemeinschaftsstation Eger im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7989/IV.]

Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 11. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Karlsbader Kaolin-Industriegesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die normalspurige Localbahn Karlsbad-Merkelsgrün die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 790/I.]

Localbahn Neuhaus-Weseritz. (Mauerwerksanlage des Miesthalviaductes.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Project für die Mauerwerksanlage des Miesthalviaductes in km 1·36—1·55 der Localbahn Neuhof-Weseritz wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6145.]

Kremsthalbahn. (Fortsetzung der Wasserleitung und Umstellung der Buffethütte in der Station Neuhofen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Fortsetzung der Wasserleitung in der Station Neuhofen zum Zwecke der Locomotivspeisung und für die Herstellung einer Buffethütte daselbst ertheilt. [E.-M.-Z. 5565/IV.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. (Bauconsensertheilung für das Aufnahmsgebäude auf der neuen Bahnhofsanlage in Hietzing) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für ein Aufnahmsgebäude auf der neuen Bahnhofsanlage in Hietzing ertheilt. [E.-M.-Z. 5199/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. April, Z. 19.762, dem k. und k. Kämmerer Ludwig Baron Ożegović, Grossgrundbesitzer in Gušćerovac in Croatien, und Consorten für eine von der Station Károlyváros (Karlstadt) der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár — Gyékenyés — Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Turán, Kruzok, die Gemarkung der Gemeinde Veljun und weiterhin über Blagaj, Sluin, Rakovica, Dreżnik, Petrovosello, Baljevac, Zuvalje, Nebljinje, Lapak-Dolnji, Boričevac, Suvaja, Srb, Kalderma und die Gemarkung der Gemeinde Drenovac bis zur croatisch-dalmatinischen Landesgrenze nächst Knin führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. April, Z. 19.820, dem Grossgrundbesitzer in Bodolai, Theodor Béldi de Uzon, und Consorten für eine von der Endstation Kézdi-Vásárhely der Localbahn Brassó (Kronstadt) — Sepsi-Szt. György — Kézdi-Vásárhely abzweigende, im Bereiche des Comitates Csik in nördlich radialer Richtung parallel zur Landesgrenze über Oroszfalu, Sárfalva, Nymtód-Semhény und die Gemarkung der Gemeinde Bereczk durch das Ojtozthal bis in den Bereich des Ojtozpasses, eventuell über Sósmezö bis zur ungarisch-rumänischen Landesgrenze zum seinerzeitigen Anschlusse an das kgl. rumänische Eisenbahnnetz führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 19. April, Z. 22.310, der Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen als Rechtsnachfolger der früheren Vorconcessionäre Franz Réthey und der Budapester Firma Jakob Lathesz & Comp.
   a) für eine aus dem Weichbilde der kgl. Freistadt Györ (Raab) aus bis zum Donauhafen und der Aufnahmestation der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft führende,
   b) für eine vom Ausgangspunkte der Linie a) aus mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Weichbilde der Stadt Györ zum Bahnhofe der Hauptlinien Budapest—Bruck a. d. L. und Györ—Kis-Czell—Szombáthely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner der Eisenbahn Raab-Oedenburg—Ebenfurth führende Linie als Hauptbahn,
   c) für eine von einem geeigneten Punkte der Linie b) abzweigende, bis zur k. und k. Jäger-Kaserne, andererseits bis zum Comitatshause führende Flügelbahn der Hauptlinie, sämmtliche Linien als Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (Hochleitung) auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 19. April, Z. 22.667, der Budapester Bauunternehmung Julius Mandel, Alexander Hoffmann & Wilhelm Quittner für eine von der Endstation Tiszolcz der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Feled-Tiszolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, in deren Fortsetzung diese in der Station Murány mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Localbahn Pelsöcz-Murány verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Militärtarif für die österreichischen Eisenbahnen.

Sistirung der Einführung des neuen österr. Militärtarifes.

Der neue österr. Militärtarif, dessen Einführung laut Kundmachung Nr. 345 im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 56 vom 15. Mai 1897 mit dem Giltigkeitstermine ab 1. Juni 1897 in Aussicht genommen war, gelangt vorläufig nicht zur Ausgabe.

Wien, am 25. Mai 1897. [374]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Nachtrag I zum Tarife Theil I, Abtheilung A, vom 1. März 1896.

Am 15. Juli 1897 wird ein Nachtrag I zum Tarife Theil I, Abtheilung A, vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 25. Mai 1897. [375]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Pfingstverkehr.

Anlässlich des zu Pfingsten zu erwartenden starken Personenverkehres werden auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Abbeförderung der Reisenden vom 5. bis inclusive 8. Juni 1897 nebst den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen nach Bedarf auch Vortrains dieser Züge verkehren, worauf das P. T. Publicum hiemit besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, am 24. Mai 1897. [376]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abgabe von Düngemitteln in Wagenladungen in Ladestellen.

Vom 1. Juni 1897 angefangen können in der Halte- und Ladestelle Blatze, Celčic, Dielhau, Gross-Kuntschitz, Lowieschitz, Mierowitz a. d. H., Niemtschitz, Oppahof-Stettin, Pivin, Roketnitz, Voitelsbrunn, Wežek-Bochoř, Wildendürnbach (Hauptbahn), ferner Grosshof, Loboditz, Nieder-Absdorf, Schwansdorf, Střitesch, Uhřitschitz (Localbahnen) auch Düngemittelsendungen aller Art in Wagenladungen zur Abgabe gelangen.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 24. Mai 1897. [377]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Tarifirung von Erdfarben.) Unter „Erdfarben" im Sinne der Position „Erdfarben (Farberden)" des Specialtarifes III ist eine bestimmte Kategorie mineralischer Farben zu verstehen, und zwar solche, welche fertig gebildet in der Natur vorkommen und für ihre Verwendung als Farbe nur einer lediglich mechanischen, mehr oder weniger einfachen Aufbereitung, wie Mahlen, Schlemmen oder Calciniren (Glühen, Brennen), bedürfen.

Geschönte Erdfarben, das sind mit organischen Pigmenten, Theerstoffen oder chemischen Farben vermischte Erdfarben, dürfen Seitens der Absender in den Frachtbriefen nicht als „Erdfarben" bezeichnet und darf die Fracht dafür nicht nach der für unvermischte natürliche Erdfarben geltenden Tarifclasse berechnet werden.

Geschönte Erdfarben sind vielmehr als solche im Frachtbriefe zu bezeichnen und unterliegen bei Aufgabe in Wagenladungen der Frachtberechnung nach den Sätzen der Allgemeinen Wagenladungsclasse.

Diese Verfügung ist auch für den bayerischen Localverkehr getroffen worden.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güterverkehr über Sassnitz-Trelleborg. (Neuer Tarif.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai trat über die Linie Sassnitz—Trelleborg ein Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der kgl. preussischen Eisenbahn-Directionen zu Berlin, Breslau, Danzig, Erfurt, Halle a. d. Saale, Magdeburg, Posen und Stettin, der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und der kgl. Bayerischen Staatsbahnen einerseits und schwedischen und norwegischen Stationen andererseits in Kraft. Dieser Tarif enthält ausser den reglementarischen Bestimmungen, denen im Allgemeinen die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr zugrunde liegen, und den allgemeinen Tarifvorschriften Frachtsätze für Eilgut, Frachtstückgut und für Güter aller Art bei Aufgabe in Mengen von 5000 kg auf einem Wagen. Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theile III A und III B. (Berichtigungsblatt.) Mit sofortiger Giltigkeit wurde ein Berichtigungsblatt zu den Theilen III A und III B des Deutsch-Russischen Gütertarifes herausgegeben. Dasselbe enthält die in Folge der seit 1. April n. St. eingetretenen Verstaatlichung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und der anderweitigen Abgrenzungen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a. M., Köln, Mainz und St. Johann-Saarbrücken nothwendig gewordenen Aenderungen. Druckstücke dieses Berichtigungsblattes sind durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. (Ergänzung des Rohstofftarifes.) Der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) wurde mit Giltigkeit vom 1. Mai wie folgt ergänzt:

a) unter Ziffer 3 hinter „Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet" und unter Ziffer 4 hinter „Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung" ist hinzuzufügen „auch gemahlen".

b) als neue Positionen treten hinzu:

5. Brennstoffe des Specialtarifes III, folgende:

a) Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt,

b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbriquetts, unverpackt.

(Holzkohlenbriquetts, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen gehören zu den Gütern des Specialtarifes II).

c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.

6. Holz, wie im Specialtarif III genannt.

Die Positionen 5 und 6 finden auf den Verkehr mit den Stationen der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, der Prignitzer Eisenbahn und der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn keine Anwendung.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1101	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Oderberg trs. Dombrau Karwin	Krompach	a) **Minimalquantum 30.000 Tonnen.** b) **Minimalquantum 20.000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohlen- und Coaks-Transporte bezughabenden tarifarischen Bestimmungen	Vom 1. März 1897 bis Ende December 1897	Local-, bezw. Verbandstarif		ad a) 0·23 h Brutto-Einheitssatz ad b) 0·24 h Brutto-Einheitssatz pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende März 1898	Bei in Oderberg von Deutschland übertretenden Sendungen wird eine Ueberfuhrsgebühr von 2 h pro 100 kg aufgerechnet
1102	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Krompach	Segen-Gottes	**Minimalquantum 2000 Tonnen.** Im Uebrigen gelten die einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband		152 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1898	
1103	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Wolle und Wollabfälle	Wodňan-Čičenice	Husinetz	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	24 kr. = 48 Heller	44 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1104	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, enthaltenen Stationen	Mauer-Oehling	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg pro Artikel und Frachtbrief, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue oder zur Einrichtung der Jubiläums-Landes-Siechenanstalt in Mauer-Oehling bestimmt sein und mit an die Bauleitung der genannten Anstalt adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50% Nachlass von den normalen Frachtsätzen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabelle bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·1 kr. = 0·2 h pro 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 4 kr. = 8 h pro 100 kg	Im Kartirungswege		

Staatsbrücke für Personen-, Fuhrwerks- und Strasseneisenbahnverkehr am Esküter in Budapest. (Ministerielle Genehmigung der Detailpläne.) In einer am 28. April im kgl. ungarischen Handelsministerium unter Vorsitz des Ministers abgehaltenen Conferenz wurden die von der Brückenbau-Section des Ministeriums ausgearbeiteten Pläne für den Bau der Schwurplatzbrücke zur Beurtheilung vorgelegt. Diese Brücke übersetzt den Strom mit einem einzigen Bogen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1894 und Nr. 100 ex 1895), der von Ufer zu Ufer 290 m misst. Dazu kommen die Uferübersetzungen mit je 35 m, so dass die ganze Brückenlänge 360 m beträgt. Für die Construction wurde das Kettensystem gewählt. Die Pfeiler werden bis zu 9 m über dem Nullpunkte des Donauwasserstandes, also bis zur Hochwasserhöhe, aus Stein, weiterhin jedoch aus Eisen erbaut werden. Die Ketten werden in einer Höhe von 15 m auf den Pfeilern eingehängt werden. Die Verankerung der Ketten erfolgt in einem Gemäuer, das 20.000 m im Gevierte messen soll. Die Achse der Brücke ist so situirt, dass dieselbe in die Achse des gegenüber dem Ostbahnhofe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausmündenden neuen Strassenzuges zu liegen kommt. Der Plan wurde in allen seinen Theilen einstimmig acceptirt, so dass nunmehr zur Ausschreibung des Arbeitsconcurses geschritten werden wird. Die Arbeiten selbst sollen noch heuer im Sommer in Angriff genommen und spätestens anfangs 1899 beendigt werden. Die Baukosten sind auf 4½ Millionen Gulden veranschlagt. Die Uebersetzung der Donau zur Verbindung der linksuferseitigen Betriebsnetze der beiden Strasseneisenbahn-Unternehmungen, Strassenbahn- und Stadtbahn-Gesellschaft, mit den theils bestehenden, theils zu erbauenden rechtsuferseitigen Betriebsnetzen wird in der Weise erfolgen, dass die Geleise der Strasseneisenbahnen über die Franz Josef- (Zollamts-) Brücke, jene der Stadtbahn über die zu erbauende Brücke am Esküter (Schwurplatz) geleitet werden.

Franz Josef-Untergrundbahn in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 29. April fand in Budapest die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der von den Directionen der Budapester Strasseneisenbahn- und der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft financirten und erbauten „Franz Josef-Untergrundbahn" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38, 43 und 48 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Dieser constatirt, dass die Bahn vom 2. Mai bis 31. December 1896 3,147.950 Personen beförderte und fl. 314.795 vereinnahmte. Die vorgelegte Bilanz zeigt folgende Posten: Activa: Bahnbau und Einrichtung fl. 3,500.000, Baureservefonds fl. 100.000, Debitoren fl. 254.108·72, Casse fl. 1106·44 gleich fl. 3,855.215·16. Passiva: Actiencapital fl. 3,600.000, Baureservefonds fl. 100.000, Werthverminderungsreserve fl. 5000, Creditoren fl. 2467. Gewinn per 1896 fl. 147.748·16 gleich fl. 3,855.215·16. — Es wurde beschlossen, für 1896 eine fünfpercentige Dividende pro rata temporis zu bezahlen, und es verbleibt nach Abzug der Tantièmen und Dotirung des Reservefonds ein Vortrag von fl. 11.973·35 für das Jahr 1897. Die sämmtlichen Actien sind bekanntlich im Besitze der Budapester Elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft und der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft zu gleichen Theilen.

Südbahn-Gesellschaft. (Ausgabe von Fahrkarten durch das Budapester Stadtbureau der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.) Die Betriebsdirection für Ungarn der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass, einvernehmlich mit der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, im Interesse des reisenden Publicums die Ausgabe von Fahrkarten nach Südbahnstationen, sowie die Aufnahme des Reisegepäcks auf Grund solcher Fahrkarten nicht nur im Stadtbureau der Südbahn (Nádor-utcza 16), sondern auch im Fahrkarten-Stadtbureau der kgl. Ungarischen Staatsbahnen („Hotel Hungaria") erfolgt, welch letzteres jedoch nur die Expedition des Reisegepäcks auf Grund directer Karten ab Budapest-Ostbahnhof via Kelenföld besorgt.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebeneisenbahn von Ostrowo nach Oels.) Dem Kreisausschusse des Kreises Adelnau ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Ostrowo über Adelnau nach Oels ertheilt worden.

Frankreich. (Beförderung feuergefährlicher Gegenstände.) Am 5. Juli 1896 hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahngesellschaften mitgetheilt, dass der Ministerialerlass vom 26. September 1879 betreffend die Dynamitbeförderung nach dem Gutachten des Landes-Eisenbahnrathes mit Rücksicht auf die laut Ministerialerlass vom 26. April 1892 auf dieses Erzeugniss anwendbaren Gebühren als aufgehoben angesehen werden müsse. Die Eisenbahnverwaltungen haben dagegen in einer gemeinsamen Eingabe an das Ministerium die entgegengesetzte Ansicht auseinandergesetzt und erklärt, dass sie den Erlass von 1879 so lange als in Kraft stehend ansehen, bis er durch eine zweite Entscheidung ausdrücklich aufgehoben und die verschiedenen Punkte von neuem geregelt sein würden. Für den Fall übrigens, dass diese ausdrückliche Aufhebung ausgesprochen werden sollte, haben die Eisenbahnen Vorschläge für die Aufrechterhaltung oder Aenderung von Bestimmungen des Erlasses von 1879 gemacht. Das Ministerium hält es für unnütz, den Meinungsaustausch über die grundsätzliche Frage zu verlängern und hat, um dem Streit ein Ziel zu setzen, durch Erlass vom 6. Januar d. J. die Entscheidung vom 26. September 1879 ausdrücklich aufgehoben. Der Preis für Dynamitsendungen mit regelmässigem Güterzug ist also, wie es der Ministerialerlass vom 26. April 1892 vorsieht, derjenige der ersten Reihe des allgemeinen Tarifes, erhöht um 50 Percent. Bezüglich der Vorschläge der Gesellschaft hat das Ministerium folgendes zugelassen: 1. eine Mindesterhebung von 2·50 Frcs. für die Sendung und das Kilometer auf denjenigen Linien, wo keine regelmässigen Güterzüge bestehen; 2. die Erhebung einer Gebühr von 0·30 Frcs. für das Kilometer für jeden auf Verlangen des Aufgebers gelieferten Isolirwagen; 3. die Einziehung der Bewachungskosten bei der Ankunft vom Empfänger.

Durch ein ferneres Rundschreiben vom 13. Februar hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt, dass es einen besonderen Ausschuss eingesetzt habe, um die Ergebnisse der allgemeinen Untersuchung betreffend die Umarbeitung der Eisenbahn-Verkehrsordnung für feuergefährliche und übelriechende Stoffe zu prüfen. Der Ausschuss ist endgiltig aus 5 Vertretern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, 2 Vertretern des Finanzministeriums, 4 Vertretern des Kriegsministeriums, einem Vertreter des Handelsministeriums, 3 Vertretern der Eisenbahnen, 3 Vertretern der Pariser Handelskammer zusammengesetzt.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Einreihung nicht aufgeführter Waaren in die Güterclassen.) Die sieben grossen französischen Eisenbahngesellschaften haben nach der „Z. d. V. D. E.-V." in gleichlautenden Schreiben dem Minister der öffentlichen Arbeiten auseinandergesetzt, wie sie vorbehaltlich seiner Einwendungen zu verfahren gedenken, um sich den Vorschriften des Ministerialerlasses vom 5. August 1895 betreffend die Aenderungen der allgemeinen gleichmässigen Frachtgut-Classeneintheilung, die Einreihung der nicht aufgeführten Waaren in die Classen mit ähnlichen Waaren und die Erstellung der Ausnahmetarife anzupassen. Diese Ausführungen zeigen den Werth, den die Eisenbahnverwaltungen gerechter Weise darauf legen, mit der Aufsichtsbehörde in vollem Einverständniss zu handeln; denn es ist wesentlich, jeder Anwendungsschwierigkeit, jedem Missverständniss nach Möglichkeit vorzubeugen, und in diesem Gedankengang beabsichtigt der Minister, durch einen späteren Erlass auf den Gegenstand zurückzukommen, um die verschiedenen Punkte genau festzustellen und nöthigenfalls zu berichtigen. Der Minister wartet in dieser Beziehung auf den Abschluss der Prüfung, die von den Aufsichtsstellen und dem Landes-Eisenbahnrath vorgenommen werden wird; zwei Fragen will er aber schon jetzt erledigen, und hat zu diesem Zwecke am 8. Februar ein Rundschreiben an die Eisenbahnverwaltungen gerichtet. Die erste betrifft das Verfahren bei Einreihung der nicht aufgeführten Waaren in die Classen.

Nach Art. 45 des Bedingnissheftes, sowie nach dem Erlass vom 5. August 1895, der stillschweigend Annahme bei den Gesellschaften gefunden hat, kann die Einreihung vorläufig von den Gesellschaften geregelt werden; sie muss den Gegenstand eines Einvernehmens zwischen diesen Gesellschaften bilden, endlich muss sie sofort der Aufsichtsbehörde, die endgiltig entscheidet, unterbreitet werden. Nach diesen Grundsätzen kommt es, möge nun die Einreihung direct durch die Centralverwaltung einer Gesellschaft ausgeführt werden oder möge eine Station, der eine neue Waare angeboten wird, für sie zunächst nach bestem Wissen die Gebühr erhoben haben, in beiden Fällen darauf an, unverzüglich zwischen den Gesellschaften ein Einvernehmen herbeizuführen, welches ja in sehr kurzer Frist erzielt werden kann; denn da sich die Verkehrsdirectoren wenigstens

allwöchentlich vereinigen, so kann die Frage mit einigem gegenseitigen guten Willen in der ersten oder zweiten Sitzung gelöst werden. Wenn es so möglich ist, die doppelte Bedingung des Einvernehmens und des sofortigen Berichtes an den Minister zu erfüllen, so ist es unnütz, diesen von der Einreihung zu benachrichtigen, bevor deswegen ein Einvernehmen erzielt ist; andererseits ist er sofort nach erzieltem Einvernehmen zu benachrichtigen. Die Benachrichtigung und Veröffentlichung nach Massgabe der vereinbarten Einreihungen machen die von den Gesellschaften vorgeschlagene Vorlegung von vierteljährlichen Uebersichten, die am Schlusse des Jahres in die durch Erlass vom 5. August 1895 vorgesehene Uebersicht einzureihen sind, gegenstandslos; nur diese Jahresübersicht ist aufzustellen. Mögen die Einreihungen Einwände umfassen oder nicht, so geben sie zu der Entscheidung Anlass, welche die Massregel verbindlich bestätigen muss; denn da das Bedingnissheft bestimmt, dass sich die Aufsichtsbehörde endgiltig ausspricht, so darf deren Schweigen nicht als stillschweigende Genehmigung gelten. Bis überdies diese Entscheidung ergangen ist, tritt die Einreihung gleichwohl regelrecht in Kraft, da Art. 45 des Bedingnissheftes den Gesellschaften das Recht verleiht, die Einreihung vorläufig zu regeln.

Ausser den neuen Waaren, welche, da sie nicht in dem allgemeinen Waarenverzeichnisse aufgeführt sind, eigentliche Einreihungen nach sich ziehen, weisen die Gesellschaften auf Waaren hin, die, ohne namentlich in dem allgemeinen Waarenverzeichnisse oder in den Einreihungsübersichten vorzukommen, unter eine der dort vorgesehenen Bezeichnungen zu passen und entweder sinnverwandte Bezeichnungen zu haben oder besondere Fälle einer allgemeinen Bezeichnung zu sein scheinen. Die Gesellschaften sehen es als praktisch unmöglich an, alle in das Waarenverzeichniss aufzunehmen, weil dieses sonst einen ausserordentlichen Umfang annehmen müsste. Andererseits erscheint es den Gesellschaften nicht zweifelhaft, dass in diesem Falle der Versender berechtigt ist, ohne weiteres den Vortheil der allgemeinen oder Ausnahmetarife, welche auf diese Waare unter der in den Tarifen aufgeführten sinnverwandten oder allgemeineren Bezeichnung anwendbar sind, zu verlangen. Um der Arbeit der Beamten in solchen Fällen einen Anhalt zu geben, kündigen die Gesellschaften an, dass sie den Stationen Definirungsübersichten mittheilen müssen, welche bezüglich der weder im Waarenverzeichniss, noch in den angehängten Einreihungsübersichten aufgeführten Waaren die dort aufgeführten Bezeichnungen für sinnverwandte Namen oder besondere Fälle angeben. Die Stationen hätten vom Aufgeber zu verlangen, dass er auf seiner Erklärung zugleich mit dem Namen, den er seiner Waare gibt, eine im Waarenverzeichniss oder in den Einreihungsübersichten vorkommende Bezeichnung angibt; darauf hätten sie mit Hilfe der Definirungsübersichten zu ermessen, ob die vom Aufgeber gewählte Bezeichnung der aufgegebenen Waare entspricht oder nicht. Im Falle von Schwierigkeiten würde der Betheiligte benachrichtigt werden, und falls kein gütliches Einvernehmen zu erzielen ist, die Frage durch die Gerichte zu entscheiden sein. Die Gesellschaften wollen dem Minister regelmässig die Definirungsübersichten mittheilen; er bemerkt jedoch, dass er sie ihnen nur ohne Prüfung wieder zustellen kann. Denn die Aufsichtsbehörde hat grundsätzlich nicht Definitionen zu kennen, auch nicht die Art der Anwendung der Uebersichten. Die eigentliche Definition bildet eine Anwendung des Waarenverzeichnisses, und die Schwierigkeiten bei ihrer Anwendung sind Sache der Gerichte. Der Minister muss aber die Gesellschaften ganz besonders auf die Nothwendigkeit aufmerksam machen, sich genau in den Grenzen der Definition zu halten und, sobald es Zweifel gibt, zur Einreihung zu greifen. Der Minister kann nicht genug empfehlen, darüber zu wachen, dass nicht unter dem Vorwande der Definition eine abgeleitete oder heimliche Einreihung in den allgemeinen Tarif oder die Ausnahmetarife erfolge; die Gesellschaften würden eine schwere Verantwortung übernehmen.

— (Beförderung der Fahrräder.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, auf den Gepäckscheinen für Fahrräder jede besondere Bemerkung irgend welcher Art zu unterlassen. Die Fahrräder seien Gepäck wie jedes andere, und es wird künftig kein Vorbehalt, der bei den Aufgebern den Glauben, dass Fahrräder nicht wie anderes Gepäck angesehen und behandelt werden dürfen, erwecken kann, zugelassen werden.

— (Projectirter Bau eines Localbahnnetzes im Bereiche des Departements De l'Oise.) Der Generalrath des Departements De l'Oise hat vorbehaltlich der ministeriellen Sanction den Bau folgender Localbahnlinien genehmigt, und zwar: einer von Survilliers bis Senlis, einer von Senlis bis Pont-Saint-Maxence und einer von Senlis bis Verberie führenden Linie.

— (Projectirter Bau einer elektrisch betriebenen Strasseneisenbahn in der Umgegend von Paris.) Der Municipalrath von Paris hat das Project einer von Paris-Bel-Air ausgehenden, über Charenton, Yères und Brunoy bis Villeneuve-Saint-Georges führenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, in Ergänzung des die Hauptstadt mit der Umgebung verbindenden Strassenbahnnetzes, gutgeheissen.

— (Probefahrten mit dem Automobil-Omnibus System „Scott" auf längere Distanzen.) Im Departement de la Meuse wurden Probefahrten mit dem ohne Geleisanlage auf normalen Strassen verkehrenden Dampfwagen System „Scott" vorgenommen. Der Scott'sche Automobilwagen wiegt in unbelastetem Zustande 4170 kg, ist 5·20 m lang und 1·80 m breit. Das Vordergestelle trägt einen vertical gestellten Röhrenkessel und die gleichfalls vertical montirte, mit zwei Cylindern ausgerüstete Maschine, welche bei geräuschlosem Gange einen Krafteffect von 23 Pferdekräften erzeugt. Die von den Kolben ausgehende Kraft wird vermittelst einer Kette auf die mit Zahnrädern versehenen Hinterräder (ähnlich wie bei Bicycles) übertragen. Die Steuerung erfolgt durch die an einem Drehgestelle angebrachten Vorderräder und die Bremsung sowohl durch eine Fuss- als auch durch eine Handbremse. Die Maschine consumirt per Fahrtkilometer 4·9 kg Coaks, 27 g Oel und Petroleum und 25 l Wasser; der verladene Vorrath beträgt 4 hl Coaks und und 600 l Wasser. Das zur Dirigirung und Speisung der Maschine erforderliche Personale besteht aus einem Maschinführer und einem Heitzer. Der rückwärtige Theil des Automobilwagens ist als Coupé mit 8 Sitz- und 6 Stehplätzen eingerichtet. Der 4·65 m lange und 1·80 m breite Beiwagen im Gewichte von 1500 kg fasst 24 Passagiere, so zwar, dass der Train, mit Ausschluss des Maschinen- und Zugsbegleitungspersonales, 38 Passagiere befördert, eine Anzahl, die aber eine Vermehrung zulässt, da die Maschine auf der bergauf, bergab führenden Strasse des Versuchsterrains mit Leichtigkeit und ohne Anstand eine Last von 21.480 kg in jedem Fahrtempo zu remorquiren vermag. Die normale Fahrgeschwindigkeit in horizontalem Terrain ist 15—16, auf der Bergfahrt 5—6 und auf der Thalfahrt 18—20 km per Stunde und ohne Unterschied der Beschaffenheit der Strasse, selbst bei Schneefällen. Die bisher im Allgemeinen schon sehr günstig gewesenen Resultate werden sich aber noch günstiger stellen, da in neuester Zeit Verbesserungen eingeführt wurden, deren Erfolg von massgebender Bedeutung für die Zukunft dieses Verkehrsmittels, und zwar speciell als Ersatz für den Bau von Localbahnen im Bereiche jener Gebietstheile sein wird, woselbst aus finanziellen Rücksichten die Anlage kostspieliger Schienenwege nicht gerechtfertigt erscheint. Dass sich das System Scott auf kürzere Distanzen und in wenig coupirtem Terrain bereits praktisch bewährt, dafür spricht die bereits erfolgte definitive Einführung von „Trains-Scott" auf der 4·5 km langen Strecke Pair-Courbevoie—Colombes, welche binnen 35 Minuten durchfahren wird. Vorläufig verkehren je zwei einander kreuzende Züge in beiden Richtungen, und zwar jeder zwölfmal des Tages, so zwar, dass von beiden Endstationen halbstündig ein Zug abgeht. Eigenthümerin dieser Trains („Trains routiers" genannt) ist die „Société d'étude de tramways et de voitures automobiles" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39).

— (Eröffnung der Filialstation des Pariser Nordbahnhofes.) Die Direction der französischen Nordbahn hat zur Entlastung ihrer Pariser Hauptstation und speciell für den directen Uebergang der Züge auf die nördliche Strecke der Gürtelbahn, sowie zum directen Anschlusse an die Tramwaylinien Saint-Oven und Saint-Dénis, schliesslich im Interesse des 1900er Ausstellungsverkehres im Faubourg-Saint-Dénis eine selbstständige, für den gesammten Verkehr eingerichtete Filialstation erbaut und selbe vor Kurzem dem Betriebe übergeben. Den Zügen der Nordbahn stehen im Stadtbereiche hiedurch bereits 8 Geleise zur Verfügung, welche seinerzeit in die neue, im Bau begriffene und bis 1900 fertig zu stellende grosse Endstation einbezogen werden.

Schiffahrt.

Wiener Donaucanal. (Beschränkung in der Befahrung des Wiener Donaucanals zwischen der Ferdinands- und Franzens-Brücke.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei erliess unterm 22. Mai folgende Kundmachung:

„Am 25. Mai 1897 beginnt die von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien bestellte Bauunternehmung für die Wienflussregulirung in der untersten Strecke, in Ausübung der mit dem hierortigen Erlasse vom 19. Mai 1897, Z. 45.044, erhaltenen Bewilligung, mit der Baggerung an der rechten Seite des Wiener Donaucanals ober- und unterhalb der Wienflussmündung. Vom 25. Mai 1897 angefangen auf die Dauer dieser Baggerungsarbeiten darf daher der Wiener Donaucanal zwischen der Ferdinands- und Franzens-Brücke von den Ruderfahrzeugen und Flössen täglich nur von 12 Uhr Mittags bis 2 Uhr Nachmittags befahren werden, während welcher zwei Stunden die Baggerungsarbeiten eingestellt werden. Diese Baggerungsarbeiten werden voraussichtlich drei Wochen in Anspruch nehmen. Der Tag der Beendigung derselben wird den Interessenten von der k. k. Donaucanal-Inspection direct bekanntgegeben werden."

Elbe. (Pionnierübungen.) Laut Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. März 1897, Z. 44.463, werden vom 1. April bis 15. September die praktischen Uebungen des k. u. k. Pionnier-Bataillons Nr. 8 auf der Elbefluss-Strecke zwischen Křeschitz und Leitmeritz täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage und der Samstag-Nachmittage von 6 Uhr 30 Minuten bis 10 Uhr Vormittags und von 2 Uhr 30 Minuten bis 4 Uhr 30 Minuten Nachmittags stattfinden.

Des Weiteren werden vom 1. Juni angefangen bis 15. September in den Nächten von Samstag auf Sonntag von 8 Uhr Abends bis circa 1 Uhr Nachts innerhalb der erwähnten Flussstrecke Uebungen im Ankerwerfen und Kriegsbrückenbau abgehalten werden.

Zur Zeit der vorbezeichneten Uebungen darf die Flussstrecke von Křeschitz bis Leitmeritz weder mit Schiffen noch mit Flössen befahren werden. Doch können auch während der Uebungsstunden die Schiffe und Flösse bei der Uebungsstelle vorbeigelassen werden, so oft dies mit Rücksicht auf den Stand der Uebungen überhaupt möglich und zulässig erscheint, wozu sich die Schiffs- und Flossführer jeweilig bei dem die Uebungen leitenden rangshöchsten k. u. k. Officier mündlich die Erlaubniss einzuholen haben.

Vom obgenannten k. u. k. Pionnier-Bataillon werden während der Uebungsstunden drei Stromsignale am Tage mit je zwei über einander angebrachten rothen Fahnen, bei Nacht mit je zwei über einander angebrachten rothen Laternen aufgestellt werden, und zwar:

1. das Stromsignal Nr. I, 4000 m stromaufwärts von Böhmisch-Kopist bei dem am linken Ufer befindlichen Kilometersteine Nr. 38 gegenüber dem Ende des rechtsseitigen Leitwerkes bei Gross-Nutschitz;
2. das Stromsignal Nr. II am linken Elbeufer in der Nähe der Podčapler Kirche;
3. das Stromsignal Nr. III, circa 1200 m stromabwärts von Böhmisch-Kopist am linken Ufer gegenüber dem Conrath-Mühlantrieb bei Leitmeritz.

Das Befahren der erwähnten Flussstrecke ist bedingungslos nur dann gestattet, wenn die Signalflaggen, bezw. Signallaternen nicht aufgezogen sind. Zur Ueberwachung der letzteren Verfügung ist beim Stromsignal Nr. I eine bemannte Zille als obere Stromwache, beim Stromsignal Nr. II ein Avisoposten ohne Fahrzeug, beim Stromsignal Nr. III gleichfalls eine bemannte Zille als untere Stromwache aufgestellt, und ist den Anordnungen dieser Militärmannschaft unbedingt Folge zu leisten.

Die Grenzen des Pionnierübungsplatzes zunächst Böhmisch-Kopist sind tagsüber während jener Zeit, wo keine Uebungen stattfinden, durch rothe Fahnen markirt, und ist beim Vorbeipassiren dieses Uebungsplatzes Seitens der Dampfschiffe zur Schonung der ans Ufer gehefteten Fahrzeuge blos halber Dampf zu benützen.

Uebertretungen dieser Kundmachung werden nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, bestraft.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Bahn- und Schiffsverkehr via Aschach.) Behufs Erreichung eines directen Bahn- und Schiffsanschlusses wird die k. k. Staatsbahn-Direction in Linz den Zug Nr. 3511 von Wels derart nach Aschach-Donaulände leiten, dass derselbe um 7 U. 45 M. Vm. dort eintrifft. Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft lässt ab 1. Juni das täglich zwischen Linz und Passau verkehrende Postschiff nicht vor 8 U. Vm. von Aschach zu Berg fahren, wonach der Anschluss in Aschach gesichert ist. Das täglich 5 U. 30 M. Nm. thalfahrend in Aschach eintreffende Postschiff kommt mit dem ab 1. Juni um 5 U. 50 M. Nm. von Aschach nach Wels abgehenden Bahnzug in directe Verbindung. Durch diese Einrichtung ist es ermöglicht, an einem Tage via Wels-Aschach nach Neuhaus, Obermühl, Wesenufer, Niederranna, Engelhartszell, Obernzell und Passau und retour zu reisen.

Dortmund-Ems-Canal. (Nachtragscredit.) Die kgl. preussische Staatsregierung hat dem Abgeordnetenhause unter dem Titel „Entwurf eines Gesetzes betreffend Abänderung der Gesetze vom 9. Juli 1886 und vom 6. Juni 1888 betreffend den Bau neuer Schiffahrtscanäle und die Verbesserung vorhandener Wasserstrassen" eine Vorlage zugehen lassen, in welcher für den Bau des Dortmund-Ems-Canals eine Nachtragsmehrforderung von 14,750.000 Mk. gestellt wird. Hiedurch erhöht sich die vom Staate bestrittene Kostensumme für den Canalbau von 59,825.033 Mark auf 74,575.033 Mk.; die Gesammtkostensumme einschliesslich der Interessentenbeiträge erreicht dadurch den Betrag von 79,430.000 Mk. Der Gesetzentwurf ermächtigt im § 1 die Staatsregierung, in Abänderung der bezogenen zwei Gesetze für den Bau des Dortmund-Ems-Canals den erwähnten höheren Betrag von 74,575.033 Mk zu verwenden, und im § 2 den Finanzminister, zur Deckung der Mehrkosten im Wege der Anleihe eine entsprechende Anzahl von Staatsschuldverschreibungen auszugeben, deren Begebungsstelle, Nominalbeträge, Zinsfuss, Emissionscours und Kündigungsbedingungen zu bestimmen ihm gleichzeitig überlassen wird. Bezüglich der Verwaltung und Tilgung der Anleihe, sowie der Verjährung der Zinsen gelten die allgemeinen Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (G.-S. Seite 1197). § 3 des Entwurfes enthält die Vollzugsclausel.

Aus der dem Entwurfe beigegebenen Begründung ist Folgendes hervorzuheben: Durch § 1 des Gesetzes betreffend den Bau neuer Schiffahrtscanäle und die Verbesserung vorhandener Wasserstrassen vom 9. Juli 1886 wurde die Staatsregierung ermächtigt, für den Bau eines Schiffahrtscanals von Dortmund, bezw. Herne nach der unteren Ems, einschliesslich der Anlage eines Seitencanals aus der Ems von Oldensum nach dem Emdener Binnenhafen, nebst entsprechender Erweiterung des letzteren nach Massgabe der vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Projecte den Betrag von 58,400.000 Mk. zu verwenden. Im § 2 des Gesetzes war bestimmt, dass mit der Erbauung des Schiffahrtscanals erst vorzugehen sei, wenn der gesammte zum Baue einschliesslich aller Nebenanlagen nach Massgabe der vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Projecte erforderliche Grund und Boden der Staatsregierung aus Interessenkreisen unentgeltlich und lastenfrei zum Eigenthum überwiesen oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung aufzuwendenden Kosten einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachttheile in rechtsgiltiger Form übernommen und sichergestellt worden sei. Diese Bedingung erwies sich als unausführbar; sie wurde daher zufolge der Initiative des Abgeordnetenhauses durch das Gesetz vom 6. Juni 1888 betreffend die Verbesserung der Oder und der Spree, sowie betreffend die Abänderung des bezogenen Gesetzes vom 9. Juli 1886 aufgehoben. Das Gesetz vom 6. Juni 1888 erhöhte gleichzeitig den für den Bau des Dortmund-Ems-Canals aufzuwendenden Betrag auf 59,825 033 Mk. und bestimmte, dass mit der Ausführung erst vorzugehen sei, wenn zu den Kosten des Grunderwerbes aus Interessentenkreisen ein Betrag von 4,854.967 Mk. in rechtsgiltiger Form übernommen und sichergestellt worden sei.

Dieser Anforderung wurde in der ersten Hälfte des Jahres 1889 genügt; es standen daher am 1. Juli 1889, an welchem die für die Herstellung des Canals durch Verordnung vom 23. Mai 1889 eingesetzte „kgl. Canalcommission" ins Leben trat, die im Gesetze bezeichneten 59,825.033 Mk. + 4,854.967 Mk. = 64,680.000 Mark für die Bauausführung zur Verfügung. Die Bauentwürfe und Kostenermittlungen, welche dem Gesetze vom 9. Juli 1886 als Grundlage dienten, waren bereits für den seinerzeit nicht zur Verabschiedung gelangten Gesetzentwurf vom 24./27. März 1882 aufgestellt und für den 1886er Entwurf im Wesentlichen nur bezüglich des Emdener Hafens vervollständigt worden. In dem langen Zeitraum, welcher wegen der in den Gesetzen von 1886 und 1888 enthaltenen, den Baubeginn aufschiebenden Bedingung über die Betheiligung der Interessenten an den Kosten zwischen der Aufstellung des Vorprojectes und der Bauausführung verstrich, haben sich jedoch viele Verhältnisse wesentlich verändert. Die hiedurch mehrfach erforderlich gewordene Verlegung der Canallinie, eine als nothwendig erkannte Vergrösserung der Canalabmessungen und die Herstellung von Schleppzugsschleifen bedingten erhebliche Mehrkosten. Ferner hat die allgemeine Preissteigerung, welche seit dem Erlasse des Gesetzes vom 9. Juli 1886 bis zum Beginne der Bauausführung und auch im Verlaufe derselben sowohl hinsichtlich der Arbeitslöhne als des Werthes von Grund und Boden eintrat, auf den Betrag der Bau-

kosten ungünstig eingewirkt. Nachdem die Grunderwerbsverhandlungen bis auf die noch schwebenden Processe zum Abschlusse gelangt sind und alle wesentlichen Bauwerke vollendet oder doch ausverdungen sind, lasse sich jetzt übersehen, welche Ueberschreitungen, bezw. Ersparungen bei den einzelnen Abschnitten des Voranschlages eintreten, und welcher Gesammtbetrag zur Vollendung des Werkes erforderlich ist.

Beigegeben sind der Denkschrift der Auszug aus den Kostenvoranschlägen, welcher seinerzeit dem Entwurfe des Gesetzes vom 9. Juli 1886 angeschlossen worden ist, und eine Gegenüberstellung der Ansätze dieses Voranschlages und der thatsächlich aufgelaufenen Kosten. Nach dieser Gegenüberstellung betragen die Kosten:

a) für Grunderwerb 8,216.000 Mk. (Ueberschreitung 1,936.000 Mark);
b) für Erd- und Löschungsarbeiten 19,351.000 Mk. (Ueberschreitung 7,313.000 Mk.);
c) für die Regulirung und gewöhnliche Befestigung der Böschungen 2,493.000 Mk. (Ueberschreitung 1,006.000 Mk.);
d) für die Uferbefestigungen im Emdener Hafen 1,596.000 Mk. (Ersparniss 934.000 Mk.);
e) für die Unterhaltung während der Bauzeit 1,271.000 Mk. (Ueberschreitung 170.000 Mk.);
f) für die Bauwerke, als: Hebewerke, Schleusen, Wehre, Brückencanäle, Eisenbahn-, Chaussée- und Wegbrücken u. s. w. 22,823.000 Mk.;
g) für Nebenanlagen im Allgemeinen 4,670.000 Mk. (Ersparniss 1,885.000 Mk.);
h) für Nebenanlagen im Emdener Hafen 600.000 Mk. (Ersparniss 610.000 Mk.);
i) für Speiseanlagen im Allgemeinen 25.000 Mk. (Ersparniss 417.000 Mk.);
k) für die Speisungsanlage an der Lippe 1,062.000 Mk. (Ueberschreitung 392.000 Mk.);
l) für die Bauleitung 6,775.000 Mk. (Ueberschreitung 3,455.000 Mark);
m) für sonstige nicht vorherzusehende und vorgesehene Ausgaben 10,548.000 Mk. (Ueberschreitung 4,344.000 Mk.);

Gesammtkosten 79,430.000 Mk. (Ueberschreitung 14,770.000 Mk., wovon 20.000 Mk. bereits durch die Gesetze ex 1886 und 1888 gedeckt sind, daher nur mehr 14,750.000 Mk. anzusprechen kommen).

Zum Schlusse der Denkschrift wird noch darauf hingewiesen, dass es allerdings vielleicht möglich gewesen wäre, seinerzeit in dem dem Gesetzentwurfe ex 1886 zugrunde gelegten Kostenvoranschlage einen grösseren Sicherheitscoëfficienten für etwaige Veränderung der Verhältnisse bis zur Vollendung des Baues einzustellen, obgleich es an genügenden Anhaltspunkten für dessen Bemessung fehlte; dass aber andererseits im Allgemeinen die Bauten sparsamer ausgeführt werden, wenn die Anschläge knapp aufgestellt sind, als wenn von vorneherein erhebliche Reserven den ausführenden Beamten zur Verfügung stehen, dass endlich der in Rede stehende Bau mit aller zulässigen Sparsamkeit durchgeführt worden ist, bezw. bis zum Frühjahr 1898 vollendet werden wird.

Verschiedene Mittheilungen.

General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen übersiedelt mit ihren Bureaux in den nächsten Tagen vom I. Bezirke, Postgasse Nr. 8, respective Dominikaner-Bastei Nr. 13, in das Gebäude des Franz Josef-Bahnhofes und wird vom 29. Mai an dortselbst amtiren.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 4. Mai bei der Firma: „Localbahn Asch-Rossbach" Dr. Ferdinand Zehetner als vom k. k. Handelsminister ernanntes Verwaltungsrathsmitglied über Enthebung gelöscht und an dessen Stelle Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim, k. k. Hofrath und Eisenbahn-Director a. D. in Wien, als vom k. k. Eisenbahnminister mit Erlass vom 23. März 1897, Z. 618, ernanntes Verwaltungsrathsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CI. Stückes.) Das am 24. Mai herausgegebene CI. Stück enthält unter

Nr. 3217: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 19. Mai 1897, Z. 7757, betreffend die Aufhebung des Aus-, Ein- und Durchfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Gottschee.

Nr. 3218: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. Mai 1897, Z. 9557, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juni:

Landesculturbank für Mähren. 4 pCt. Eisenbahn-Obligationen. Für je Kr. 100 Capital Kr. 2.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874, Mk. 14.96·5.

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. $3^1/_2$ pCt. Prioritäten. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5.25.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten. Mk. 60.—, Mk. 30.— und Mk. 6.—.

Dividenden.

Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn. Für die Actie fl. 36.— ö. W., für den Genussschein fl. 26.— ö. W.

Kremsthalbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli 1897 vom 1. Juli ab fl. 1.50 ö. W.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Coupon per 1. Juli 1897 vom 12. Mai ab fl. 40.— ö. W.

Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft. Gegen Coupon per 1. Juli 1897 der Prioritätsactie fl. 9.— ö. W., der Stammactie fl. 3 — ö. W.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. Für die Prioritätsactie fl. 8.— ö. W.

Verlosungen.

Im April:

Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Mai:

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. August).

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. August).

Am 5. Mai:

Grosswardeiner Locomotiv-Strassenbahn (Rückzahlung ab 1. Juni).

Rückzahlungen.

Ab 1. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Em. 1874 (verlost am 1. December 1896).

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. $3^1/_2$ pCt. Prioritäten (verlost am 10. April).

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (verlost am 6. April).

Dieser Nummer liegt ein Prospect über ein von dem Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, kaiserl. Rathe Stanislaus Ritter von Rybicki und dem Baurathe im Eisenbahnministerium Jacob Ritter von Mikuli unter dem Titel **„Bau-Vorschriften für Eisenbahnen"** herausgegebenes Sammelwerk bei, welches bereits in Nr. 97 ex 1896 des Verordnungs-Blattes kurz besprochen wurde.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Commissär Camillo Zamazal der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zum Inspector bei dieser Behörde ernannt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Ingenieur Jan Plischke zum verantwortlichen Betriebsleiter für die elektrische schmalspurige Kleinbahn in Czernowitz bestätigt. [Z. 4324/I.]

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1105	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Prag (St. E. G.)	Libšic	1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, an der Gepäckscassa aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahme-Bescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter, bezw. der auf Grund der auf Seite 122 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 unter II b 3 enthaltenen Bestimmungen sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Die mindeste Transportgebühr beträgt bei Beförderung mit Personenzügen 20 kr. per Sendung. Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäcksschein-Stempelgebühr von 5 kr. berechnet
1106	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Granitsteine der Pos. 8—57 der Güterclassification	Pürbach-Schrems (k.k.St.B.)	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	23 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

NB. Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche zum Bau der Gaswerke der Stadt Wien bestimmt und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. An die Gewährung dieses Frachtsatzes wird ferner die Bedingung geknüpft, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen. — In dem obigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke **nicht** enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Dachziegel	Wien Nordbahnhof	Krakau trs.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	48 kr.	45 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1108	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz, und zwar: Buchenholz der Pos. H—19, Punkt 3 und 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lupków	Ernsdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Theil II, Heft 1 für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	114 Heller		Im Kartirungswege		
1109	Böhmischen Nordbahn	Für Hohlglassendungen, welche in Steinschönau mit directen Frachtbriefen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Amsterdam oder Rotterdam zur Aufgabe gelangen, werden die Deckenmiethgebühren, insolange solche nach den einschlägigen Tarifbestimmungen zur Anwendung zu kommen haben, bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897 statt mit 12 fl. mit 9 fl. ö. W. berechnet.												

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
50	Nr. 56 vom 15. Mai 1897	1034	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dampfkessel der Pos. D—4 und 5 der allgemeinen Güterclassification	Königsfeld	Butschowitz	In der Rubrik 4 hat es anstatt „Dampfkessel der Pos. D—4 und 5 der allgemeinen Güterclassification" nur zu lauten: **„Dampfkessel"**	

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction **Villach** wird in den Stationen **Friesach** und **Ossiach** die Vergrösserung der Aufnahmsgebäude zur Durchführung gelangen, und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Erweiterungsbauten beträgt für Friesach fl. 11.200, für Ossiach fl. 6800 ö. W.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 15. October 1897 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem 50 kr.-Stempel pro Bogen versehen, sind bis **10. Juni 1897, 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Vergrösserung der Aufnahmsgebäude in den Stationen Friesach und Ossiach" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 10. Juni 1897, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis 10. Juli 1897 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 560 und 340 fl., welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeine und specielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bahnerhaltungs-Inspectorate der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen, und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, am 25. Mai 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. **Wien, 29. Mai 1897.** **X. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen.

Die für Frachtreclamationen aus frankirten Gebühren im Tarife gegebene Vorschrift der Beibringung der Aufnahmebescheinigung (Duplicat - Frachtbrief, Aufnahmeschein) kommt bei der Geltendmachung solcher Ansprüche im Rechtswege nicht in Betracht.

(Entscheidung vom 12. December 1896, Z. 113.299.)

Die Firma N. N. reclamirte für acht Sendungen leerer Fässer von Wien nach Alvincz und N.-Szöllös eine Mehrfracht von 8 fl. 38 kr. Da die Gebühren frankirt worden waren und die Partei blos die Original-Frachtbriefe vorgelegt hatte, wurde dieselbe von der Bahn unter Verweisung auf die Zusatzbestimmung VIII b des Tarifes (Theil I) zu § 61 Betriebsreglement — welche bei Reclamationen aus frankirten Gebühren die Beibringung der Aufnahmebescheinigung vorschreibt — abgewiesen. Bei dem Wiener Bagatellgerichte in Handelssachen geklagt, wurde die Bahn zur Zahlung des beanspruchten Erstattungsbetrages und der Gerichtskosten verurtheilt, und zwar mit folgender Begründung:

Die Geklagte bestreitet nicht die Richtigkeit des Klageanspruches, begehrt aber auf Grund der Zusatzbestimmung VIII, lit. b zu § 61 Betr.-Regl. die Beibringung der Original-Aufnahmescheine, welche bei Bezahlung der Francosendungen von der Bahn ausgestellt wurden, und begründet dieses Begehren ausserdem damit, dass diese Bestimmung nur deshalb getroffen worden ist, um die Bahn vor mehrfacher Befriedigung desselben Anspruches zu bewahren. Die Bahn hält sich daher nicht verpflichtet, ohne Beibringung des Original-Aufnahmescheines irgend einen Betrag auszuzahlen. Der Kläger beruft sich darauf, dass die vorliegenden Sendungen bahnlagernd waren, dass nach Zusatzbestimmung II zu § 66 Betr.-Regl. die Aufnahmescheine vorzüglich zur Legitimation des Empfängers beim Bezuge solcher Sendungen dienen und, zu diesem Zwecke benützt, bei Ausfolgung des Gutes von der Bestimmungsstation eingezogen werden. Der Kläger hat sich auch erboten, zu beweisen, dass diese Aufnahmescheine thatsächlich von dem Bahnbeamten zurückbehalten wurden. Mit Rücksicht auf die citirte Zusatzbestimmung II zu § 66 Betr.-Regl. wurde dieser Umstand vom Gerichte auch als richtig ohne Beweis angenommen.

Da also der Kläger nicht im Besitze der Aufnahmescheine ist, so kommt die Frage zu erörtern, ob der Kläger hiedurch seines Anspruches verlustig wird. Die Zusatzbestimmung VIII, lit. b zu § 61 Betr.-Regl., auf welche sich die Bahn beruft, enthält nichts davon, dass die Partei durch den Verlust des Aufnahmescheines ihres Rechtes verlustig wird; diese Bestimmung ist nur zur Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen im Reclamationswege gegeben, sie kommt also nicht in Betracht, wenn die Partei im Rechtswege die Berechtigung ihres Anspruches darzuthun in der Lage ist, denn die Zusatzbestimmung VIII hat nicht den Zweck, die allgemeinen Rechtsgrundsätze bei Frachterstattungsansprüchen zu ändern und derlei Ansprüche unter ein Ausnahmsgesetz zu stellen, sondern Zusatzbestimmung VI regelt nur das Verfahren bei Reclamationen, damit die Bahn auf dem bequemsten Wege die Stichhältigkeit des Anspruches zu prüfen in der Lage ist. Vorliegend aber ist selbst ohne Original-Aufnahmeschein der Anspruch des Klägers zweifellos festgestellt, denn aus den beigebrachten Frachtbriefen ist ersichtlich, wie viel er an Fracht bezahlt hat, und weiters ersichtlich, dass der Kläger forderungsberechtigt ist.

Wenn nun die Bahn geltend macht, dass auf Grund des Original-Aufnahmescheines derselbe Erstattungsbetrag noch ein zweitesmal ausbezahlt werden könnte, so muss darauf hingewiesen werden, dass es ihr möglich gewesen wäre und auch obläge, festzustellen, ob bis jetzt eine solche Zahlung geleistet wurde, und im bejahenden Falle die Einwendung der geleisteten Zahlung zu erheben.

Im Falle aber die Zahlung noch nicht geleistet ist, was mit Rücksicht auf die Unterlassung der Einwendung der geleisteten Zahlung anzunehmen ist, wird die Bahn jeden ferneren Ansprüchen die nunmehr geleistete Zahlung entgegensetzen können, besonders da nur der Aufgeber, welcher die Sendung frankirt hat, bezw. sein Rechtsnachfolger, einzig berechtigt und jeder fernere Ansprecher nicht als legitimirt erscheint.

Es war daher dem Klagebegehren stattzugeben und der Geklagten gemäss § 74 B.-V. der Ersatz der Gerichtskosten aufzuerlegen.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Anlässlich des fünfundzwanzigjährigen Betriebes der am 18. Mai 1872 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahn Leoben-Vordernberg hat die Verwaltung zugleich mit dem Geschäftsberichte für das Betriebsjahr 1896 eine Denkschrift über die ersten 25 Jahre des Betriebes veröffentlicht, deren Inhalt mit Rücksicht auf die wechselvollen Schicksale des Unternehmens von allgemeinerem Interesse ist. Dieser Denkschrift wird Nachstehendes entnommen:

Schon beim Beginne der Grundeinlösung wurden der Gesellschaft Seitens der Grundbesitzer so grosse Schwierigkeiten bereitet, dass die Gesellschaft in Folge zahlreicher Processe verhindert war, den Bau der Bahn innerhalb der vorgeschriebenen Zeit zu vollenden. In Folge dessen verbrauchte die Grundeinlösung dieser nur zwei Meilen langen Strecke den Betrag von 263.913 fl., während die Intercalarzinsen sich mehr als verdoppelten. Auch von der Bauunternehmung wurden namhafte Nachtragsforderungen gestellt. Die Folge davon war, dass man mit dem Erlöse der emittirten Prioritätsobligationen und Actien nicht auslangte und zur Contrahirung schwebender Schulden schreiten musste, welche nach dem Zusammenbruche der Allgemeinen Steirischen Creditbank im Jahre 1874 die Eröffnung des Concurses über die Bahngesellschaft zur Folge hatten. Der Verwaltungsrath wurde nun durch einen Concursmasseverwalter und einen Gläubigerausschuss ersetzt, welch letzterem unter Anderem auch die heute noch im Verwaltungsrathe befindlichen Herren Carl Ritter von Knaffl, Dr. Leopold Link und Dr. Moriz Ritter von Schreiner angehörten.

Die Lage der Gesellschaft war eine umso schlimmere, als in Folge der Nachwirkungen der Börsenkatastrophe vom Jahre 1873 die Begebung neuer Schuldtitres der Gesellschaft nicht möglich war. Die Sanirung der Gesellschaft wurde auf Grund eines von Ritter von Knaffl ausgearbeiteten Finanzplanes in Angriff genommen und der Concurs mit Zustimmung der Gläubiger im Jahre 1875 aufgehoben.

Auf Grund neuer Statuten wurde nun ein Verwaltungsrath in der Art gebildet, dass demselben zwei Mitglieder aus dem Kreise der Actionäre und für die Dauer von sechs Jahren drei Mitglieder aus der Mitte der Gläubigerschaft als Vertreter der Prioritätsobligationäre angehörten. Zum Zwecke der Beschaffung eines grösseren Baarfonds verzichteten die Prioritäre auf die Auszahlung des Coupons für das Jahr 1874. Die Forderungen der Gläubiger wurden durch Uebergabe neuer Prioritäten III. Emission beglichen, deren börsemässige Begebung, wie erwähnt, damals nicht möglich war.

Die Lage der Gesellschaft war damals eine so verzweifelte, dass man massgebenden Ortes die Lösung der Frage in der Weise, dass die Südbahn die Bahn gegen Bezahlung einer 50percentigen Quote an die Prioritätenbesitzer und sonstigen Gläubiger erwerbe, als eine für die Leoben-Vordernberger Eisenbahn günstige ansah.

Durch entsprechende Tarifirung gelang es, den Verkehr wesentlich zu steigern, und durch pünktliche Erfüllung aller Verpflichtungen war es — allerdings auf Kosten der Actionäre, welche viele Jahre hindurch keine oder fast keine Verzinsung erhielten — ohne Inanspruchnahme einer Staatshilfe, sei es durch Gewährung einer Zinsengarantie oder eines Nothstandsdarlehens, möglich, das Unternehmen auf die heutige Höhe zu bringen.

Die Denkschrift führt auch aus, dass die Gesellschaft seit ihrem Bestande 30.851 fl. an Erwerb- und 168.602 fl. an Einkommensteuer, 213.750 fl. an Amortisation des Anlagecapitals und 27.025 fl. sonstige Steuern und Gebühren aus den Betriebseinnahmen bezahlte.

Der Betrieb der Bahn wurde schon im Jahre 1872 von den Concessionären der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auf zehn Jahre übertragen und im Jahre 1881 durch ein Nachtragsübereinkommen auf die Dauer der Concession ausgedehnt. Nach diesem Betriebsvertrage erhält die Südbahn ungefähr 50 pCt. der Bruttoeinnahmen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, andererseits fallen derselben aber auch die Kosten der Bahnerhaltung und Erneuerung, sowie auch die Kosten für die Bahnerweiterung und alle sonstigen Leistungen zur Last, sofern letztere nicht ausdrücklich im Vertrage als eine Verpflichtung der Leoben-Vordernberger Eisenbahn bezeichnet sind. Hierunter fallen die Herstellungen, welche in Folge eingetretener Elementarschäden oder im Kriegsfalle erforderlich werden sollten, sowie die eventuelle Herstellung des zweiten Geleises. In letzterer Beziehung führt die Denkschrift aus, dass ein Bedürfniss zur Legung des zweiten Geleises wohl nicht eintreten dürfte, da im Jahre 1896 nur eine Nettolast von 2393 Tonnen täglich thatsächlich verfrachtet wurde, sich aber auch beim Bestande nur eines Geleises nach Durchführung gewisser Einrichtungen die Leistungsfähigkeit auf 28.700 Tonnen per Tag erhöhen liesse.

Der Bericht des Verwaltungsrathes gedenkt ferner der Ausgestaltung der Werksanlagen der Oesterreichischen Alpinen Montan-Gesellschaft in Donawitz und der Herstellung der Eisenerz-Vordernberger Eisenbahn, zu deren finanziellen Sicherstellung die Gesellschaft durch unentgeltliche Zurverfügungstellung ungefähr der Hälfte des Bahnhofes in Vordernberg und durch Widmung eines Betrages von 50.000 fl. à Fonds perdu beigetragen habe. Dieser letztere Betrag wurde aus dem Gewinne geleistet, welchen die am 1. August 1893 durchgeführte Convertirung der drei Emissionen 5perc. Prioritätsobligationen in neue 4perc. Titres ergeben hat.

Um die gegenwärtige finanzielle Lage der Gesellschaft zu veranschaulichen, sei noch erwähnt, dass die Dividende der Gesellschaftsactien in den Jahren 1891 bis 1896 fl. 5·35, 13, 16·75, 27·50, 31 und 40 betrug.

Der Cours der Actien per 200 fl. Nominale, der Ende 1894 noch mit 545 fl., Ende 1895 mit 585 fl. notirt war, beträgt jetzt 800—850 fl.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Marienbad—Karlsbad: Herstellung einer Wasserbeschaffungsanlage in Tepl: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tepl hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Wasserbeschaffungsanlage in der Station Tepl für den 29. Mai anberaumt. Leiter der Commission ist der dortige k. k. Bezirkshauptmann. [E.-M.-Z. 7818/IV.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Marchegg: Herstellung eines oberirdischen Kellers beim Wächterhause nächst der Marchbrücke.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines oberirdischen Kellers beim Wächterhause nächst der Marchbrücke in der Strecke Marchegg—Marchbrücke ertheilt. [E.-M.-Z. 7333/IV.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Herstellung einer Veranda und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in Götzendorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Veranda und die Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Götzendorf der Linie Wien—Bruck a. d. L. ertheilt. [E.-M.-Z. 5647/IV.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Moravičan.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Moravičan der Linie Böhm.-Trübau—Olmütz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7539/IV.]

— (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Flugdaches in der Station Schwarzbach.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für das Project zur Herstellung eines Flugdaches durch die Firma F. Lecian und F. Vrabka in der Station Schwarzbach der Linie Böhm.-Trübau—Olmütz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 6629/IV.]

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft. (Erweiterung der Geleiseanlagen von der Witkowitz-Schönbrunner Schleppbahn in die Fabrik der Firma Rütgers: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Direction der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft in Witkowitz für die in Folge Vergrösserung der Theerproductenfabrik der Firma Rütgers in Zabřech nothwendig gewordene Erweiterung der zur Ausführung bewilligten Geleiseanlage von der Witkowitz-Schönbrunner Schleppbahn in die genannte Fabrik auf den 29. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 7468/a.]

Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. (Errichtung einer Bremsborg-Förderanlage zur Poldihütte in Kladno: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kladno hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Eisenwerks-Direction der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft in Kladno betreffend Errichtung einer Bremsborg-Förderanlage behufs Transportirung einzelner Materialien aus dem eigenen Betriebe in die Poldihütte und umgekehrt auf die nächst der Eisenhütte gelegene Halde auf den 10. Juni angeordnet. [G.-I.-Z. 7373/a.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 30. April, Z. 11.243, den Budapester Einwohnern Advocat Béla Matok und Civilingenieur Alois Kurz
   a) für eine von der Station Arad der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis und der Linie Arad—Temesvár-Jozsefváros der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner der Linien Arad—Szeged und Arad—Nagy-Halmágy der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ausgehende und diese über Kis-Szent-Miklos, Kisfalud, Szépfalu, Aljos, Máslak, Rekesely, Sintár, Hódos, Lukarecz und die Gemarkung der Gemeinde Sziklás in der Station Belincz-Kiszetó mit der Hauptlinie Verciorova—Lugos—Budapest der königl. Ungarischen Staatsbahnen;
   b) für eine von der Station Belincz-Kiszetó mit Berührung der gleichnamigen Ortschaften und parallel mit der betreffenden Theilstrecke der vorgenannten Staatsbahnlinie bis Lugos

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 30. April, Z. 18.478, dem Einwohner von Szombathely, Adolf Stern,
   a) für eine von der Station Német-Szent-Mihály der Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Mihály-Pinkafö (Pinkafeld) abzweigende, über Nérem, Kéthely, Ó-Szalona, Város-Szalona, Bánya und die Gemarkung der Gemeinde Puszta-Dorno bis zum Badeorte Tarcsa-Fürdö (Comitat Vas [Eisenburg]);
   b) für eine von der Station Felsö-Eör (nächst Pinkafö) der vorbenannten Linie aus bis zur zukünftigen Endstation der Linie Tarcsa—Fürdö

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 30. April, Z. 18.984, den Einwohnern von Káptalanta (Comitat Veszprem) med. Dr. Josef Pollak und Pfarrer Alexander ..cs für eine von der Station Devecser der Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell—Szombathely—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Hany, Káptalanfa, Gyeprö-Kaján und die Gemarkung der Gemeinde Csabrendek in der Station Sümeg (Comitat Zala) mit der Linie Ukk—Sümeg—Tapolcza der Transdanubischen (Westungarischen) Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ungarische Eisenbahnen. (Einstellung des Glockensignals in den Bahnhöfen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat an sämmtliche Eisenbahn-Directionen folgende Verordnung erlassen: „Die in den Punkten 27, 28, 29, 30 und 64 der Signalisirungs-Instruction vorgeschriebenen Glockensignale stelle ich vom 1. Juni d. J. ab ein. Ich fordere die Direction auf, die in dieser Beziehung erforderlichen Verfügungen ungesäumt treffen zu wollen. Insbesondere ist zu veranlassen, dass das reisende Publicum von der Einstellung dieser gewohnten Signale durch auffällig gedruckte Kundmachungen, welche in den Vorhallen, Warte- und Speisesälen, und zwar an dem Publicum leicht zugänglichen Stellen anzubringen sind, in vorhinein orientirt werde, und dass die Bestimmung des 1. Absatzes des § 16 des Betriebsreglements, wonach die Reisenden zum Einsteigen in die Waggons, um das Zurückbleiben zu vermeiden, durch Ausrufen oder Klingeln aufzufordern sind, streng einzuhalten sei."

Torontaler Comitatsbahnen und Localbahn Temesvár-Modos. (Ministerielle Verweigerung der projectirten Fusion.) Die Direction der Torontáler Comitatsbahnen hat in Gemeinschaft mit jener der Localbahn Temesvár-Modos im Principe eine Fusion der letztgenannten Linie mit dem Betriebsnetze der Torontáler Bahnen beschlossen und den diesbezüglichen Vertragsentwurf dem kgl. ungarischen Handelsminister zur Approbation vorgelegt. Wie nun aus Budapest berichtet wird, hat der Minister die Durchführung dieser Fusion nicht genehmigt.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Verbesserung der Construction der mit Elektricität betriebenen Waggons.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft lässt an ihren grossen Motorenwagen (sogenannte „Dresdner Wagen") Verbesserungen anbringen, durch welche das Schaukeln derselben vermindert wird. Seit Eröffnung des elektrischen Betriebes hat auf den mit Motoren befahrenen Linien sich die Frequenz bisher nahezu verdreifacht, so dass die Gesellschaft sich zur ausgiebigen Vermehrung des Motoren-Fahrparkes veranlasst sah. Die constructive Beschaffenheit der neuen Wagen ist wesentlich vervollkommnet, und wird das Schaukeln derselben und das Vibriren beim Anhalten gänzlich behoben werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate März.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monate März vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	8
	in Stationen	24
Zusammenstösse	auf freier Bahn	1
	in Stationen	20
sonstige Betriebsunfälle		139
	zusammen	192

Die Betriebslänge betrug 39.294 km, an Zugkilometern wurden geleistet 28.038.592, so dass je ein Unfall auf 205 km Betriebslänge oder auf 146.034 Zugkilometer entfällt.

Bei den Unfällen wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	5	8
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	30	75
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	6
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	12	13
zusammen	47	102

Italien. (St. Bernhard-Eisenbahn.) Minister Prinetti hat sich nach dem „Monitore delle Strade Ferrate" dahin geäussert, dass er keinen Grund habe, a priori der Concession für die für Piemont so wichtige St. Bernhard-Eisenbahn entgegenzutreten, dass er vielmehr das ergänzte und vervollständigte Project mit möglichster Beschleunigung einer eingehenden Prüfung mit dem Wunsche unterziehen werde, den Concessionswerbern mit seiner Zustimmung entgegenkommen zu können.

— (Commission für die Aufstellung eines Reglements für die Localbahnen und Tramways.) Minister Prinetti hat eine Commission, bestehend aus dem Untersecretär für öffentliche Arbeiten, dem General-Director für Brücken und Strassen, einem Oberinspector der Eisenbahnen, einem Cabinetschef und zwei Sectionsvorständen, mit der Aufstellung eines Reglements für Localbahnen und Tramways betraut.

— (Elektrische Zahnradbahn in Genua.) Das Uebereinkommen zwischen dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und dem Vertreter der Genueser Actiengesellschaft für Bergbahnen wegen Ertheilung der Concession zum Baue einer elektrischen Zahnradbahn von Genua (Piazza Principe) nach der Fraction Granarolo wurde bereits abgeschlossen.

— (Getreidemagazine in Genua.) In letzterer Zeit ist zu wiederholtenmalen darüber Klage geführt worden, dass in den Getreidelagerhäusern des Hafens von Genua andauernd Raummangel sich fühlbar mache, und wurde deshalb der Befürchtung Ausdruck gegeben, dass dieser Uebelstand die Ablenkung des Transportes des jetzt über die Schweiz nach Genua transitirenden Getreides nach anderen Häfen zur Folge haben könnte. Auch wurde allgemein übel vermerkt, dass das Municipium, welches über grosse Magazine in Darsena verfügt, nicht einen Theil davon zur Lagerung des Getreides abgetreten habe. Nun hat sich herausgestellt, dass die Municipalverwaltung die Frage im Einvernehmen mit den competenten anderen Verwaltungen studirt und die Anlage von mechanischen Elevatoren beantragt hat, welche das Getreide direct von den Schiffen nach den Magazinen von Darsena zu übertragen hätten. Auch die Herstellung von Geleisen zur Verladung des Getreides in die Eisenbahnwaggons wurde in Aussicht genommen. Das Project für die Geleiseanlage wurde bereits im Einvernehmen mit der Eisenbahn-Verwaltung aufgestellt, und wird dieselbe nicht nur zum Transporte des Getreides, sondern sämmtlicher in den Magazinen von Darsena lagernder Frachten dienen. Die Communalverwaltung ist denn auch bereit, das Unternehmen nach jeder, auch nach finanzieller Richtung zu unterstützen.

— (Eisenbahn Chiavenna-Samaden.) Der schweizerische Bundesrath hat beschlossen, die Ertheilung der Concession für die Linie Samaden—Maloia—Castesegna im Engadin an das Comité der Albula-Eisenbahn zu empfehlen. Diese neue Linie wäre eine Abzweigung der Albula-Eisenbahn. Von Samaden ausgehend, würde sie über S. Maurizio und Silt den Maloia erreichen und sohin den Bregaglia überschreiten, um sich mit den italienischen Eisenbahnen in Chiavenna zu verbinden. Die Länge der Linie beträgt 52 km. Die Kosten wurden auf 12,850.000 Lire, d. i. 247.000 Lire pro Kilometer, veranschlagt.

— (Simplon-Eisenbahn.) Wie der „Monitore delle Strade Ferrate" dem „Matin" entnimmt, wird die Gesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée die Tarife zu Gunsten Piemonts und speciell Turins herabsetzen, und wird eine neue Linie Dijon—Lausanne gebaut werden, um Mailand Paris näherzubringen.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) In dem Zeitraume vom 1. Juli bis 31. December 1896 betrugen die Gesammteinnahmen der Mittelmeerbahn 68,479.849·85 Lire, um 1,367.622·31 Lire mehr als im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 31. December 1896 beliefen sich die Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn auf 106,703.631·29 Lire, d. i. um 3,198.781·02 Lire mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Begünstigungen für die allgemeine Ausstellung in Turin.) Die Verwaltungen der Mittelmeer- und der Adriatischen Eisenbahn haben beschlossen, mit den ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen wegen Fahr- und Frachtbegünstigungen aus Anlass der allgemeinen Ausstellung in Turin in Verhandlungen zu treten. Auch an die kleineren italienischen Verwaltungen wird mit dem Ansinnen herangetreten, die gleichen Begünstigungen wie die von den grossen Verwaltungen gewährten eintreten zu lassen.

Frankreich. (Erlass des Ministers für öffentliche Arbeiten betreffend die Ergänznng der Textur der Ankündigungstafeln für Zugsverspätungen.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat in Würdigung des Umstandes, dass die bisherige Ankündigungsweise von Zugsverspätungen dem Zwecke der Beruhigung des Publicums insbesondere bei längerem Ausbleiben der Züge nicht entspricht, die Eisenbahnverwaltungen beauftragt, den Text der diesbezüglichen Ankündigungstafeln in folgender Weise zu ergänzen:

1. Nummer des verspäteten Zuges.
2. Abgangsstation.
3. Fahrordnungsmässige Ankunftszeit des Zuges.
4. Folgen der Verspätung gegenüber den regelmässigen Anschlüssen.
5. Ursache der Verspätung (wenn selbe mehr als eine Stunde beträgt).

Der Minister weist bei diesem Anlasse darauf hin, dass auf diese Weise auch die Inanspruchnahme des diensthabenden Personals mit Anfragen von Seiten des die Reisenden erwartenden Publicums im Interesse des Dienstes beschränkt werden wird.

— (Projectirter Bau von Kleinbahnen im Bereiche des Departements Saône et Loire.) Der Staatsrath hat den vom Minister für öffentliche Arbeiten im Vereine mit dem Finanzminister der Kammer vorgelegten und von dieser befürworteten Gesetzentwurf, die Gemeinnützigkeits-Erklärung eines Kleinbahnennetzes (1 m Spurweite zwischen den äusseren Kanten der Schienen) im Bereiche des Departements Saône et Loire betreffend, genehmigt.

Die vom Departementsausschusse projectirten Linien sind:

1. Bourbon — Sancy — Toulon sur-Aroux (46·2 km). Auf der Theilstrecke Bourbon-Sancy—Bourbon-Ville ist ausserhalb des äusseren Schienenstranges der Schmalspurbahn ein dritter diese Normalspur ergänzender Schienenstrang zu legen.
2. Autun—Courcelles (23·4 km) mit Berührung von Athey.
3. Macau—Fleureville (35·4 km) über Ilacé, Hurigny, Veryé, Igé, Ayé, Saint-Gengoux-de-Seisse, Bissy und Ligny.
4. Saint-Bonnet-Beaubéry—Montceau-les Mines (44·8 km) über Champvent, La-Guiche-Russet, Les-Brosses-Tillot, Les-Perrons und Saint-Valier.
5. Saint-Marcel—Saint-Martin-en-Bresse (44·8 km) über Allierot, Bey und Damerey.

Insgesammt 194·6 km effective Bahnlänge.

Dem Antrage des Generalrathes des „Collegiums des Ingénieurs des Ponts et Chaussés" entsprechend, wurde die staatliche Subvention für die erstgenannte Linie mit 61.100 Frcs. und für die anderen vier Linien mit 143.700 Frcs. bemessen.

— (Umgestaltung einer Strassenbahnlinie auf elektrischen Betrieb mit Accumulatoren.) Die Direction der „Compagnie des Tramways de Paris" ist im Begriffe, auf ihrer derzeit mit Pferden betriebenen Linie vom „Boulevard Malesherbes" nach Neuilly und Chambevoie den elektrischen Betrieb, jedoch mit Anwendung von Accumulatoren, einzuführen, und zwar nach einem ganz neuen, die bekannten Mängel des bisher üblichen vermeidenden System.

Der Anwendung von Accumulatoren als Motoren für Bahnbetrieb widersetzte sich bisher der gewichtige Uebelstand, dass der Vollzug der Speisung der Accumulatoren auf die Depotstationen beschränkt ist. Durch diese Procedur, welche mehrere Stunden in Anspruch nimmt, wird der Wagen entweder für diesen Zeitabschnitt ausser Verkehr gesetzt, oder es müssen nach einer bestimmten Zeit die Accumulatoren im Depot ausge-

tauscht werden, was bei deren bedeutendem Gewichte einen grossen Kraftaufwand in Anspruch nimmt; schliesslich wird, falls der dem Accumulator beigebrachte Elektricitätsvorrath während der Fahrt vorzeitig aufgebraucht werden sollte, durch den Stillstand des sodann unbewegbar gewordenen Wagens der Verkehr auf der ganzen Linie unterbrochen. Nach dem neuen Systeme kann nun nicht nur die Speisungsvorrichtung des Accumulatoren an jedem Punkte der Linie angebracht, sondern die Speisung selbst dort innerhalb einiger Minuten ausgeführt werden, da der in einer Centralstation erzeugte starke Strom mittelst unterirdisch geführter Kabel an jene Punkte der Linie geleitet wird, woselbst die Speisung aus den Strassenhydranten ähnlichen Pfeilern erfolgt, in welche die Endstücke der Leitungsdrähte eingeführt sind. Die Verbindung dieser mit den Accumulatoren erfolgt durch Einschaltung eines lösbaren Schlussstückes, und bedarf es, nachdem diese Manipulation während des Aufenthaltes an den Haltestellen wiederholt werden kann, keiner mit Zeitaufwand verbundenen ausgiebigen Speisung der Accumulatoren.

Die für den Verkehr auf der vorgenannten Strecke bestimmten Wagen sind im Innern für 36 Sitzplätze eingerichtet, unter welchen die Accumulatoren liegen, und mit einer durch ein Flugdach gedeckten Imperiale (Dachsitzplatz) versehen. Die Central-Stromerzeugungsstation ist mit Maschinen System Willans und Dynamos System Brown armirt, welche einen Effect von 540 Pferdekraft zu entwickeln vermögen. Nach dem voranbeschriebenen System kann bei Linien, von welchen eine Theilstrecke im Innern von Städten, die andere ausserhalb derselben liegt, im Stadtbereiche die Zuführung des Stromes zu den Accumulatoren durch unterirdisch gelegte Kabel und aus ökonomischen Rücksichten auf den äusseren Linien durch Führung der Leitungsdrähte auf Masten erfolgen.

— (Einführung eines Strassenverkehres mit Automobilwagen zwischen Saint-Germain und Ecquevilly.) Eine neu gegründete Actiengesellschaft, Firma „Compagnie générale des services municipaux et departementaux de trains pour transports automobiles“, wird einen regelmässigen Dienst mit Automobilwagen (ohne Benützung von Schienengeleisen) zwischen Saint-Germain und Ecquevilly einführen. Die mit Petroleummotoren neuestens Systems betriebenen Wagen, welche die Firma Andibert & Lavesotte in Lyon liefert, können mit einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km per Stunde verkehren und Steigungen von 7—8 Percent anstandlos überwinden.

— (Neuerung in der Benützungsdauer von Tour- und Retourkarten auf den Staatsbahnlinien.) Die Staatsbahndirection hat vorläufig im Verkehre zwischen sämmtlichen Stationen ihres Betriebsnetzes und jenen Seebädern, die von ihren Linien berührt werden, die Verfügung getroffen, dass die Giltigkeit der bisher auf eine 33tägige Dauer beschränkten Tour- und Retourkarten (Billets de bain de mer) gegen Aufzahlung von 10, 20 und 30 pCt. auf den ursprünglichen Fahrpreis durch Lösung einer Supplementkarte auf eine 20-, 40- und 60tägige Dauer verlängert werden kann.

— (Eisenbahn Paris - Orléans: Ordentliche Generalversammlung.) Dem Geschäftsberichte pro 1896 der Eisenbahn Paris-Orléans zufolge betrug das Reinerträgniss insgesammt 101,292.617 Frcs. (+ 10,950.208 Frcs. gegenüber dem Jahre 1895), und zwar 95,985.646 Frcs. für das alte und 5,306.971 Frcs. für das neue Netz. Die Generalversammlung beschloss, nach Dotirung der verschiedenen Fonds etc. und der Reserven eine Dividende von 58 Frcs. 50 Cent. per Actie à 500 Frcs. Nominale zu bezahlen. Die Direction wurde zur Durchführung des Umbaues der Pariser Hauptstation und Ausbaues der neuen Endstation am Quai D'Orsay (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42) ermächtigt.

— (Französische Südbahn: Ordentliche Generalversammlung.) Dem Geschäftsberichte pro 1896 der Französischen Südbahn zufolge betrug das Reinerträgniss 49,201.596 Francs (+ 5,920.000 Frcs. gegenüber dem Jahre 1895). Die Generalversammlung beschloss, nach Dotirung der verschiedenen Fonds etc. und der Reserven eine Dividende von 50 Frcs. per Actie à 500 Frcs. Nominale zu bezahlen.

Schiffahrt.

Preussen. (Elbestrompolizei.) Das Oberpräsidium der Provinz Sachsen hat die nachstehende Bekanntmachung betreffend die Ueberlastung der Sicherheitsventile der Dampfkessel im Elbeschiffahrtsverkehr unterm 12. April erlassen: Nach gerichtlicher Feststellung sind in neuerer Zeit im Schiffahrtsverkehre auf der Elbe die Sicherheitsventile der Dampfkessel wiederholt überlastet worden, um einen höheren Dampfdruck zu erreichen, als solcher für den Kessel genehmigt war. Da durch die Ueberlastung der Sicherheitsventile nicht nur für die Schiffe, sondern ganz besonders für deren Mannschaft eine grosse Gefahr herbeigeführt wird, so werden die Schiffsführer und Maschinisten hiedurch vor derartigen strafbaren Handlungen gewarnt. Die Stromaufsichtsbeamten sind angewiesen, den Betrieb der Dampfschiffe auf die Einhaltung der Dampfspannung der Kessel streng zu überwachen und Zuwiderhandlungen zur Anzeige zu bringen. Die betreffenden Schiffsführer haben ausser einer strengen gerichtlichen Bestrafung auch die Entziehung des Schifferpatentes zu gewärtigen.

Verschiedene Mittheilungen.

Zur Frage betreffend die Veränderungen von Rampenanlagen an bestehenden Bahnen. In einem gegebenen Falle hat eine Staatsbahn-Direction an das k. k. Eisenbahnministerium die Anfrage gerichtet, ob die Anschauung als correct anzusehen sei, dass die Umwandlung bestehender Sperrschranken in Zug- oder Handschranken trotz der geänderten Verkehrsverhältnisse, also unter allen Umständen nur gegen Tragung der damit verbundenen Kosten Seitens der Interessenten, zu gestatten ist. Das k. k. Eisenbahnministerium hat hierauf Folgendes zu eröffnen befunden:

Eine für alle Fälle giltige allgemeine Norm lässt sich nicht aufstellen. Im Wesentlichen lassen sich aber drei Gesichtspunkte unterscheiden, nämlich:

1. ob die gewünschte Veränderung lediglich aus von den Interessenten angeführten Gründen der Zweckmässigkeit oder Nothwendigkeit für den seit der Ausführung der ursprünglichen Rampenanlage entwickelten Strassenverkehr entspringt, oder
2. lediglich aus Gründen der Nothwendigkeit, welche auf die Folgen des Bahnbetriebes oder -Verkehres zurückzuführen sind, gefordert wird, oder endlich
3. ob Strassen- und Bahnverkehr gemeinsam die Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit einer Rampenänderung herbeigeführt haben.

Bei Auseinanderhaltung dieser einzelnen Gesichtspunkte ergibt sich für die Entscheidung über die Kostenfrage folgendes als Richtschnur: Zeigen sich bei ungeänderten Verhältnissen des Bahnbetriebes Veränderungen an bestehenden Rampenanlagen im Interesse Dritter als zweckmässig, nothwendig oder wünschenswerth, so ist es Sache dieser Interessenten, für die Befriedigung ihrer Bedürfnisse selbst Vorsorge zu treffen und demnach die Kosten dieser Veränderungen allein zu tragen; wird dagegen die Nothwendigkeit einer solchen Veränderung lediglich durch die Consequenzen des Bahnbetriebes oder des seit der ersten Anlage gesteigerten Bahnverkehres hervorgerufen, so ist die Bahnunternehmung nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zurBeseitigung, resp. Verminderung der Störung verpflichtet, und ist es demnach auch nicht zweifelhaft, dass die Kosten der Veränderung nur der Eisenbahnunternehmung allein zur Last fallen können; ergibt sich endlich die Nothwendigkeit zur Aenderung zugleich in Folge des Bahnbetriebes oder Bahnverkehres und aus Rücksichten für den ohne Bedachtnahme auf die Bahn gestalteten Strassenverkehr, so werden die am Strassenverkehre betheiligten Interessenten und die Eisenbahnunternehmung die Veränderungskosten gemeinsam zu tragen haben. In welchem Umfange in letzterem Falle die eine oder die andere Seite zu diesen gemeinsamen Kosten beizutragen hat, kann nur von Fall zu Fall auf Grund genauer Erwägung aller obwaltenden Umstände beurtheilt, resp. entschieden werden. [E.-M.-Z. 4732/I.]

Mühlkreisbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 3. April fand in Linz unter dem Vorsitze des Präsidenten der Direction J. E. Wimhölzel und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, Statthalterei-Secretärs Ritter von Schwaiger, die diesjährige ordentliche Generalsammlung der Actionäre der Mühlkreisbahn-Gesellschaft statt. Erschienen waren 11 Actionäre, welche 125 Stimmen persönlich und 1105 Stimmen im Vollmachtsnamen vertraten. Es wurde einstimmig beschlossen, den Geschäftsbericht und die darin enthaltenen Vorschläge wegen finanzieller Betheiligung an der Bauherstellung der Bahnverbindung Urfahr-Linz mittelst einer zweiten Donaubrücke, sohin insbesondere

1. die Widmung eines Baukostenbeitrages von 100.000 fl. in 25 Jahresraten von je 4000 fl.,

2. die unentgeltliche Abtretung der zum Bahnbaue nothwendigen gesellschaftlichen Grundstücke,
3. die Zahlung eines Brückenerhaltungsbeitrages von 600 fl. jährlich innerhalb eines 30jährigen Zeitraumes für den Fall, als den Actionären eine höhere Dividende als 2 fl. 50 kr. ausbezahlt würde,

zu genehmigen und

4. die Direction zu Unterhandlungen mit der Regierung wegen Uebernahme des Betriebes auf der Mühlkreisbahn durch den Staat vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung durch die Generalversammlung zu ermächtigen.

Ferner wurde beschlossen, von dem nach Dotirung des Actien-Amortisationsfonds mit 4100 fl., nach Bedeckung der Verwaltungs- und sonstigen Auslagen, der Steuern, des Beitrages zu den Betriebskosten, der zweiten Beitragsrate zum Baue der Donaubrücke verbleibenden Reinertrage 5 pCt., d. i. 1539·98 fl., dem Reservefonds zuzuweisen, den am 1. Juli 1897 fälligen Coupon mit 2 fl. einzulösen und 5298·45 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die aus der Direction ausscheidenden Mitglieder Philipp Moser und Mathias Poche wurden wiedergewählt. Bei der nachfolgenden Directionssitzung wurden Johann Wimhölzel zum Präsidenten und Philipp Moser zu dessen Stellvertreter gewählt. [E.-M.-Z. 5780/I.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. (Generalversammlung.) Am 10. April fand in Teplitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Franz Carl Stradal die diesjährige (39.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft statt. Bei derselben waren 72 Actionäre anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 19.703 Actien mit 1497 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht wurde zur Kenntniss genommen und der Bericht des Verwaltungrathes ohne Debatte einstimmig genehmigt. Ebenso einhellig wurde der Revisionsbericht genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Aus dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass der Betriebsüberschuss im Geschäftsjahre 1896 3,508.942 fl. (+ 248·641 fl.) betrug, an welchem Ueberschusse die Staatsverwaltung mit einem Gesammtbetrage von 604.471 fl. participirte. Nach Abzug dieser Quote betrug der disponible Reingewinn 2,904.471 fl. (+ 122.047 fl.). Der Generalversammlung standen ausser diesem Reingewinne noch die Zinsen des Special-Reservefonds mit 241.434 fl. und der Gewinnvortrag per 566,517 fl., zusammen 3,712.422 fl., zur Verfügung. Die Generalversammlung beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, von diesem Reingewinne 69.425 fl. zur Actientilgung und 2,797.700 fl. zur Auszahlung einer Dividende von 75 fl. oder 15 Percent an die Actien und von 50 fl. oder 10 Percent an die Genussscheine zu verwenden, 145.569 fl. als Tantième dem Verwaltungsrathe zuzuweisen und 699.728 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Als Mitglieder des Revisionsausschusses wurden Dr. N. Robitschek (Prag), Wilhelm Riecken und Alfred Hofmann (Leipzig), als Ersatzmänner Robert Birnbaum (Teplitz) und Dr. Oscar Schmidt (Prag) gewählt.

Bei der nachfolgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Carl Franz Stradal (Teplitz) zum Präsidenten und Geheimrath Thieme (Leipzig) zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) In der am 10. April abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, welcher 24 Actionäre in Vertretung von 11.556 Actien beiwohnten, wurde beschlossen, auf die im Umlaufe befindlichen 24 600 Stück Stammactien eine Dividende von fl. 2·5 zu vertheilen, fl. 10.000 dem Erneuerungsfonds zuzuweisen und 26.812 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner wurden mehrere Statutenänderungen beschlossen. Dieselben bezwecken:

a) die Feststellung der gegenwärtigen Höhe des Actiencapitals mit Rücksicht auf die bisher erfolgte Amortisation und Rückerwerbung von Prioritätsactien;
b) die Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Sistirung der tilgungsplanmässigen Amortisirung von Prioritätsactien für die Jahre 1896, 1897 und 1898;
c) Festsetzung des Auszahlungstermines für die Dividende sowohl der Stamm- als Prioritätsactien auf den 1. Juli jeden Jahres, sowie
d) Bestimmungen formaler Natur. [E.-M.-Z. 7050/I.]

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. (Generalversammlung.) Am 23. April wurde in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Hofrathes Adolf Ritter von Schreiner, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerial-Secretärs Carl Freiherrn von Banhans, die diesjährige (22.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn abgehalten. Erschienen waren 15 Actionäre, welche 1590 Actien mit 78 Stimmen vertraten. Es wurde der Bericht des Verwaltungsrathes und der Rechnungsabschluss einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Nach dem pro 1896 vorgelegten Geschäftsberichte wurde aus dem Seitens der Südbahn-Gesellschaft für den Betrieb der Gesellschaftsbahn entrichteten Pachtschillinge von fl. 550.000 die Zahlung der Zinsen- und Amortisationsquote der gesellschaftlichen Prioritätenschuld, sowie die fünfpercentige Actiendividende bestritten und ein Ueberschuss von 5175 fl. erzielt. Es wurde sohin einstimmig beschlossen, den nach Abzug der Verwaltungskosten und Coupons-Stempelgebühren erübrigenden Ueberschuss per fl. 1863·91 auf neue Rechnung vorzutragen, den Werth der Anwesenheitsmarken des Verwaltungsrathes für die Jahre 1898, 1899 und 1900 wie bisher mit fl. 400 per Jahr zu bestimmen und das Einverständniss ausgesprochen, dass der nächste Juli- und Jänner-Coupon aus dem Pachtschillinge mit 5 pCt. bezahlt werde. Das im Turnus ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Dr. Josef Joly wurde einstimmig wiedergewählt.

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Baurathes R. v. Stach, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Josef An der Lan von Hochbrunn, die diesjährige (24.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft statt. Nach dem vom Vicepräsidenten I. L. Schornstein pro 1896 erstatteten Berichte waren in Folge der ungünstigen Witterung die Betriebsergebnisse so geringe, dass sich ein Abgang von fl. 44.466 ergab, dessen Abschreibung von der Reserve der Verwaltungsrath beantragte. Im Hinblicke auf die nach Fertigstellung der Stadtbahn zu gewärtigende Verkehrsentfaltung hat der Verwaltungsrath die ihm zugekommenen Kaufofferten auf Gründe und Objecte des Gesellschaftsbesitzes abgelehnt und den Stand der Immobilien unverändert aufrecht erhalten. Der Bericht wurde ohne Discussion genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. In den Verwaltungsrath, dessen bisherige Mitglieder insgesammt ihre Demission gaben, wurden neugewählt: Oberbaurath Carl Prenninger, Hugo Noot, Dr. Carl von Hahn, Walter Gerhardus, Hans Berkovics und Johann Hamspohn.

Bei der tags darauf stattgehabten constituirenden Versammlung des Verwaltungsrathes wurde Oberbaurath Carl Prenninger zum Präsidenten und Hugo Noot zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt. In das Executivcomité wurden entsendet: Oberbaurath Prenninger, Dr. von Hahn und Hans Berkovics. [E.-M.-Z. 6583/I.]

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 11. Mai fand in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Moriz Ritter von Schreiner, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Statthaltereirathes Dr. Carl Russ, die diesjährige (26.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Leoben-Vordernberger Eisenbahn statt. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche 1623 Actien mit 162 Stimmen vertraten. Es wurde mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, den Rechenschaftsbericht pro 1896 zu genehmigen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium zu ertheilen. Nach dem Geschäftsberichte ergab sich im Jahre 1896 eine Steigerung des Güterverkehres von 5,902.200 auf 7,178.910 Metercentner mit einer Brutto-Einnahme von fl. 404.888·65 (+ fl. 60.513·80) und eine Steigerung des Personenverkehres von 118.778 auf 122.263 Personen mit einer Brutto-Einnahme von fl. 28.915·99 (+ fl. 523·13). Von dem bilanzmässig ausgewiesenen Ueberschusse per fl. 145.018·77 kamen 1 Percent, d. i. fl. 1450·19, als statutenmässige Dotation des Gewinn-Reservefonds und 10 Percent, d. i. fl. 14.501·88, als Tantième für den Verwaltungsrath in Abzug. Es wurde beschlossen, von dem sonach verbleibenden, sich inclusive des Saldovortrages per fl. 419·89 auf fl. 129.486·59 belaufenden Ueberschusse fl. 128.000 zur Zahlung einer Dividende von fl. 40 per Actie zu verwenden und den Rest per fl. 1486·59 auf neue Rechnung vorzutragen.

Das aus dem Verwaltungsrathe ausscheidende Mitglied Dr. Moriz Ritter von Schreiner wurde einstimmig wiedergewählt und das an Stelle des am 14. Juli 1896 verstorbenen Verwaltungsrathsmitgliedes Heinrich Kauth cooptirte Mitglied Fabriksbesitzer Franz Endres nunmehr definitiv in den Verwaltungsrath gewählt. Die ausscheidenden Revisoren und Ersatzmänner wurden einstimmig wiedergewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Reexpedition von Holztransporten in Laibach S.B.

Bezüglich der im Verordnungs-Blatte Nr. 102 vom 8. September 1896 sub fortlaufender Nummer 643 verlautbarten Reexpeditions-Begünstigung für von Stationen der Unterkrainer Bahnen provenirende und ab Laibach S.B. nach Triest S.B., Triest-St. Andrea, Triest-Freihafen oder Fiume zur Weiterbeförderung gelangende Holztransporte wird die Reexpeditionsfrist der in Laibach S.B. eingelagerten Sendungen aus dem Jahre 1896 unter den bisherigen Bedingungen bis Ende December 1897 ausgedehnt.

Wien, am 25. Mai 1897. [378]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Saisonfahrkarten II. und III. Classe zwischen Prag (St.E.G.) und Libšic.

Für die Relation Prag (St.E.G.)—Libšic gelangen Saisonfahrkarten II. und III. Classe in Packeten à 40 Tourkarten unter Einhaltung der im Nachtrage VII zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck enthaltenen Bestimmungen zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

	Preis à 40 Tourkarten in Gulden	
	II. Classe	III. Classe
Prag (St.E.G.)—Libšic . . .	19·05	9·60

Wien, am 26. Mai 1897. [382]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der Böhm. Nordbahn.

Giltigkeitsverlängerung der Rückfahrkarten.

Die Giltigkeitsdauer der vom 4. Juni 1897 einschliesslich bis 10. Juni 1897 einschliesslich ausgegebenen Rückfahrkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und solchen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen wird bis 13. Juni 1897 erstreckt.

Prag, am 25. Mai 1897. [379]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den Norddeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg tritt nicht am 1. Juni 1897, sondern erst am 1. Juli 1897 in Wirksamkeit.

Der bisherige Tarif vom 1. September 1893 sammt Nachtrag I bleibt somit bis 1. Juli 1897 in Kraft.

Wien, am 26. Mai 1897. [380]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages I zum Gebührentarife.

Der Nachtrag I zum Gebührentarife für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn tritt nicht am 1. Juni, sondern am 1. Juli 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 26. Mai 1897. [381]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 9.) Nach den Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 9 unter 2 a/c kommen die Ausnahmefrachtsätze auch für solche Sendungen zur Anwendung, welche auf Stationen des Directionsbezirkes Altona und in Lübeck nach bestimmten Gebieten umexpedirt werden.

In Erläuterung dieser Bestimmung wird bekanntgegeben, dass unter Umexpedition nicht nur die Weiterbeförderung in geschlossener Ladung zu verstehen ist, sondern die Ausnahmefrachtsätze auch gewährt werden, wenn die Weiterleitung in Einzelsendungen erfolgt.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Theil II, vom 1. Mai 1897.) Am 1. Mai gelangte für den Verkehr von Stationen der Bayerischen, Württembergischen, Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der königl. Preussischen und grossherzogl. Hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz, der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M. und St. Johann-Saarbrücken, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelms-Bahn nach Bodenbach, Eger, Friedrichshafen, Furth i. W., Halbstadt, Konstanz, Myslowitz, Oderberg, Oswięcim, Passau, Salzburg, Simbach und Tetschen tr. für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien) und darüber hinaus ein neuer Tarif zur Einführung, womit der für diesen Verkehr bestehende Tarif vom 1. December 1893 nebst Nachtrag I ausser Giltigkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält die nachstehend aufgeführten Aenderungen wesentlicher Art:

1. Einführung einer Stückgutclasse II für Güter der Specialtarife, auch für den Verkehr von Stationen der Reichseisenbahnen;
2. ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Seilerwaaren, sowie für Zucker;
3. ermässigte Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsclasse A[1].

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Nachtrag IX.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai gelangte der Nachtrag IX zur Ausgabe, welcher enthält:

I. Aenderung des Titelblattes;
II. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I;
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II;
V. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife;
VI. Aenderungen von Stationsnamen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Nachtrag VIII.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai gelangte der Nachtrag VIII zur Ausgabe, welcher enthält:

I. Aenderung des Titelblattes;
II. Aenderung des Vorwortes;
III. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen;
IV. Aenderung des Verzeichnisses der dem Tarif angehörigen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Halle, Kattowitz, Posen und Stettin;
V. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II;
VI. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife;
VII. Aenderungen zum Tarife für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen;
VIII. Aenderungen von Stationsnamen.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Refactie für Roheis-Sendungen.) Für Roheis-Transporte in Wagenladungen zu mindestens 10.000 kg von Füssen nach München C.-B. in den Monaten April mit Juli 1897 wird Seitens der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bei einer Auflieferung von mindestens 200 Wagenladungen eine Frachtermässigung von 6 Pfg. per 100 kg gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe im Rückvergütungswege gewährt.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil 2, erstes Heft (Verkehr mit N. O. B.), vom 1. September 1891. (Refactiesätze für Benzin.) Für Benzin, raffinirt (destillirt), in Wagenladungen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg von Fürth, welche zu den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A, bezw. B, direct abgefertigt werden, werden gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe nachstehende Nettofrachtsätze im Rückvergütungswege gewährt:

Nach	für Ladungen von 5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Romanshorn	242	190
Rorschach	242	190
Winterthur	317	258
Zürich Hauptbahnhof	351	288

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, zweites Heft (Verkehr mit V. S. B.), vom 1. August 1895. (Refactiesätze für Benzin.) Für Benzin, raffinirt (destillirt), in Wagenladungen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg von Fürth, welche zu den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A, bezw. B, direct abgefertigt werden, werden gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe nachstehende Nettofrachtsätze im Rückvergütungswege gewährt:

Nach	für Ladungen von 5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Buchs (Rheinthal)	269	217
Mörschwil	265	212
St. Fiden	275	222
St. Gallen	275	222
Winkeln	284	231

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Nachtrag IX.) Mit Giltigkeit ab 1. Mai gelangte der Nachtrag IX zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, sowie die Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1897. (Einbeziehung der Station Schlaverie.) Die Bekanntmachung wegen Aufnahme der Station Schlaverie in den Tarif für den Saarbrücken-Bayerischen Güterverkehr hat ebenmässig für den Saarkohlenverkehr nach Bayern Geltung.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung der Station Schlaverie.) Die am 1. Mai zur Eröffnung gelangte Station Schlaverie wurde mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Neunkirchen (Saar) in den Tarif für den Saarbrücken-Bayerischen Güterverkehr einbezogen.

Die Güterabfertigung nach und von Schlaverie ist beschränkt auf die von der Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen zur Aufgabe gelangenden oder an dieselbe gerichteten Wagenladungen.

Die Verkehrsleitung für Schlaverie ist die gleiche wie im Verkehre mit Neunkirchen (Saar).

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Frachtänderungen.) Die im Tarifanzeiger Nr. 12 der kgl. Bayerischen Staatsbahnen vom 30. März unter Nr. 23.708 (Ausschreiben Nr. 137) veröffentlichten Frachtänderungen im Verkehre mit Eisenstein und Furth i. W. kommen erst am 1. Juni zur Einführung.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890. (Frachtänderungen.) Die im Tarifanzeiger Nr. 12 der kgl. Bayerischen Staatsbahnen vom 30. März unter Nr. 23.708 (Ausschreiben Nr. 60) veröffentlichten Frachtänderungen im Verkehre mit Eisenstein und Furth i. W. kommen erst am 1. Juni zur Einführung.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Andere Bezeichnung der Abfertigungsstellen in Selb.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai erhielt die Station Selb Bahnhof die Bezeichnung „Selb-Plösberg“ und die Localbahn-Haltestelle Selb untere Stadt die Bezeichnung „Selb Stadt“.

Der Name der Localbahn-Ladestelle „Selb obere Stadt“ bleibt unverändert.

Frachtbriefe zu Sendungen nach Selb ohne nähere Bahnhofsbezeichnung werden nicht mehr angenommen, bezw. an die Aufgeber zur Ergänzung zurückgestellt.

Deutsch - Luxemburgische Verkehre. (Nachtrag V zum Theil I etc.) Zu den Theilen I der Tarife für die Deutsch-Luxemburgischen Verkehre vom 1. Jänner 1893 traten am 1. Mai Nachträge in Geltung, und zwar ein Nachtrag V zum allgemeinen Eisenbahngütertarif (Theil I) und ein Nachtrag IV zum allgemeinen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (Theil I). Durch dieselben kommen diejenigen Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement, der allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifes zur Durchführung, welche am 1. April in den Theilen I für die inneren deutschen Verkehre eingetreten sind. Exemplare dieser Nachträge sind bei sämmtlichen betheiligten Bahnen erhältlich.

Deutscher Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (Neuer Tarif.) Am 1. Juni tritt für den Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben werden neben wesentlichen Verkehrserweiterungen auch einzelne wenige Verkehrsbeschränkungen, sowie mehrfache Frachtermässigungen, jedoch auch einige unerhebliche Erhöhungen herbeigeführt.

Die letzteren erlangen erst am 16. Juli 1897 Giltigkeit.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

der bisherige Gütertarif für den Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 1. April 1893 nebst Nachträgen,
der Gütertarif für den Binnenverkehr des früheren Directionsbezirkes Bromberg vom 1. Jänner 1893 nebst Kilometerzeiger vom 1. Juli 1894,
der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau vom 1. November 1891,
der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1891,
der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889,
der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Altona vom 1. Jänner 1893,
der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Erfurt vom 1. Jänner 1892,
und zwar in vollem Umfange.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Neuer Tarif für den Militärbahn-Staatsbahnverkehr.) Am 1. Mai erschien ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der kgl. Militäreisenbahn einerseits und Stationen der königl. Preussischen Staatsbahnen, der Kreis Oldenburger, der Stargard-Küstriner und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits. Durch diesen Tarif wird der Militärbahn-Staatsbahn-Gütertarif vom 1. Juni 1889 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben. Neben einer Erweiterung der directen Verkehrsbeziehungen enthält der Tarif zahlreiche Ermässigungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen und Entfernungen. Soweit vereinzelt Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Juni ab giltig. Die für die Militärbahn-Stationen Kolzenburg und Werder-Zinna vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Der Tarif kann durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1110	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Buschtěhrader Eisenbahn	Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 des Tarifes, Theil 1 vom 1. Jänner 1893	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen (Strecke Dux-Ladowitz—Eisenstein, und der Station Saaz der Buschtěhrader Eisenbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Juni 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1897	Localtarife		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Nach: Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen																
	Dobrzan	Eisenstein	Grün	Hammern-Eisenstrass	Janowitz	Kaschitz	Kasniau	Klattau	Kriegern	Lischan	Littitz	Lužan	Neuern	Ober-Břis	Obernitz	Petersburg-Jechnitz	Pilsen
	Transportpreise in Kreuzern österr. Währung pro 100 Kilogramm																
Dux	30·0	38·0	35·0	36·0	33·0	18·0	26·0	33·0	19·0	13·0	29·0	31·0	34·0	27·0	8·0	21·0	28·0
Mariaschein	34·5	42·5	39·5	40·5	37·5	22·5	30·5	37·5	23·5	17·5	33·5	35·5	38·5	31·5	12·5	25·5	32·5
Settenz	33·0	41·0	38·0	39·0	36·0	21·0	29·0	36·0	22·0	16·0	32·0	34·0	37·0	30·0	11·0	24·0	31·0
Schwaz-Kuttowitz	31·8	38·8	36·8	37·8	34·8	18·8	25·8	34·8	20·8	14·8	30·8	32·8	34·8	27·8	9·8	22·8	29·8
Teplitz	33·4	41·4	38·4	39·4	36·4	21·4	29·4	36·4	22·4	16·4	32·4	34·4	37·4	30·4	11·4	24·4	31·4
Ullersdorf	32·8	40·8	37·8	38·8	35·8	20·8	28·8	35·8	21·8	15·8	31·8	33·8	36·8	29·8	10·8	23·8	30·8

Von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Nach: Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen														Station der Buschtěhrader Eisenbahn
	Pladen	Plass	Podersam	Postelberg	Potscherad	Přestitz	Rudig	Saaz	Schaboglück	Scheles	Schwihau	Spitzberg	Točnik	Třemoschna	Saaz
	Transportpreise in Kreuzern österr. Währung pro 100 Kilogramm														
Dux	22·0	24·0	18·0	13·0	11·0	31·0	19·0	15·0	17·0	22·0	32·0	37·0	33·0	27·0	15·0
Mariaschein	26·5	28·5	22·5	17·5	15·5	35·5	23·5	18·0	21·5	26·5	36·5	41·5	37·5	31·5	18·0
Settenz	25·0	27·0	21·0	16·0	14·0	34·0	22·0	18·0	20·0	25·0	35·0	40·0	36·0	30·0	18·0
Schwaz-Kuttowitz	22·8	25·8	19·8	12·8	12·8	32·8	20·8	16·8	16·8	23·8	33·8	38·8	34·8	28·8	–
Teplitz	25·4	27·4	21·4	16·4	14·4	34·4	22·4	18·0	20·4	25·4	35·4	40·4	36·4	30·4	18·0
Ullersdorf	24·8	26·8	20·8	15·8	13·8	33·8	21·8	17·8	19·8	24·8	34·8	39·8	35·8	29·8	17·8

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1111	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Röhren der Pos. E—6 des Tarifes Theil I	Komotau A.T.E.	Lieben Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Juni 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	46·2 Kreuzer	44·2 Kreuzer	2 Kreuzer	Im Kartirungswege		
1112	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine des Specialtarifes 3	Skutsch	Pardubitz Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	11·8 Kreuzer	8 Kreuzer	3·8 Kreuzer	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenschotterung bestimmt sein. In den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Pardubitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
1113	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Stearin	Aussig Oe.N.W.B. und Schreckenstein	Wien Oe.N.W.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenb.-Verb.	198 und 197 kr. ö. W.	142 kr. ö. W.	56 und 55 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Aussig St.E.G. und Schreckenstein	Wien St.E.G. und K.F.N.B.									
1114	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, roh, unverpackt			Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897	Pfennige			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz
				Boryslaw	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				303	245 *)	58			
				Drohobycz					301	243 *)	58			
				Stanislau					332	263 *)	69			
											—			
				Boryslaw	Schönpriesen-Umschlag				298	240 *)	58			
				Drohobycz					296	238 *)	58			
				Stanislau					327	258 *)	69			
				Boryslaw	Dresden-Elbkai				332	274	58			
				Drohobycz					330	272	58			
				Stanislau					361	292	69			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1115	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Borke des Ausnahmetarifes Nr. 7 A) zerkleinert oder gemahlen (Lohe), B) nicht zerkleinert oder nicht gemahlen	Neubidschow Žiželitz	Brieg	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 7 bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Juni 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896		Mark 0·84 0·83		Im Kartirungswege		
1116	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure	Kašniau (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	den Stationen der Rumänischen Eisenbahnen: Bacau Bukarest-filaret Bukarest g. de nord Buzeu Campina Galatz Monteor Ploesti Targovistea	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, und unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahn-Verband	Vom 1. Juni 1897 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895 für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahn-Verband	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Cents. 657 603 596 604 510 723 595 543 651		im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
40	Nr. 39 vom 3. April 1897	824	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Die am Tarif, Theil II, Heft 3, Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, betheiligten Verwaltungen	a) Steinkohle und Brikets, b) Coaks (mit Ausnahme von Gascoaks)			In der Schnitt-Tafel A) ist bei Knittelfeld die Bezeichnung „S. B.“ abzuändern in „K. K. St. B.“ In der Schnitt-Tafel B) ist nachzutragen: Deutsche Stationen | Bahnbezeichnung | Schnitt I | II (pro 100 kg in Mark) Preussen | D. G. E. | 1.355 | 1.34 Schalke Rh. | Ess. | 1.355 | 1.30 Abzuändern: der Stationsname „König von Preussen“ in „Prinz von Preussen“.	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
41	Nr. 110 vom 26. September 1896	1484	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	allen österreichischen Eisenbahnstationen	allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittelst Schiff weiter gesendet werden	Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897 ist in der Rubrik 6 unter II/1 nach „Nowosielitza" nachzutragen: „ferner auf den Strecken Gross-Opatowitz—Triebitz und Gross-Opatowitz—Prossnitz der Mähr. Westbahn	
42	Nr. 2 vom 5. Jänner 1897	77	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schnittholz der Position H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Kimpolung	Hatna transit mit der Bestimmung nach westlich von Hatna gelegenen Stationen	Diese Frachtbegünstigungen gelten ab 1. Juni 1897 auch für Holz der Position H—20, Punkt 6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	
		80			Holz der Position H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Czudin	Hliboka transit (für Sendungen nach Wien, Triest, Deutschland oder Böhmen)		
		87					Hliboka transit (für Sendungen nach galizischen Stationen und darüber hinaus		

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction **Villach** wird in der Station **Krainburg** ein Güterschuppen zur Herstellung gelangen, und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für dieses Object beträgt 13.400 fl. ö. W.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 15. October 1897 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem 50 kr.-Stempel pro Bogen versehen, sind bis **10. Juni 1897, 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung eines Güterschuppens in der Station Krainburg" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 10. Juni 1897, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis 10. Juli 1897 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 670 fl., welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeine und specielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bahnerhaltungs-Inspectorate der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen, und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, am 25. Mai 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. **Wien, 1. Juni 1897.** **X. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Staatseisenbahnrath. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Mai 1897, Z. 4589/IV, an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen betreffend die Ertheilung der Zustimmung der Eisenhahn-Aufsichtsbehörde zur Ausführung von Privatbauten an Linien der k. k. Staatsbahnen.*)

In Gemässheit der Bestimmung des § 99 der mit kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 1 ex 1852, erlassenen Eisenbahn-Betriebsordnung muss für Privatbauten in der Nähe von Eisenbahnen vor Ertheilung des Bauconsenses noch die Bewilligung der zur Oberaufsicht über den Betrieb berufenen Behörde eingeholt werden.

Zufolge § 17, Punkt 19, des mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner 1896 genehmigten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern (Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 16 ex 1896) ist diese vorläufige Bewilligung, das ist die Genehmigung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe von Bahnhöfen, soweit es sich um die *k. k. Staatsbahnen* handelt, an die k. k. Staatsbahn-Directionen übergegangen. Gleichwohl wird noch immer Seitens der zur Ertheilung der Baubewilligung berufenen Behörden in zahlreichen Fällen das bezügliche Parteieinschreiten an die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen geleitet, welche dann ihrerseits genöthigt ist, die Angelegenheit an die in Betracht kommende k. k. Staatsbahn-Direction abzutreten.

Zur Verminderung dieses Umzuges, welcher unter Umständen empfindliche Verzögerungen in der Erledigung der Gesuche um Bewilligung von Anrainerbauten zur Folge haben kann, erscheint es geboten, dass Seitens der Baubehörden solche Ansuchen fortan nicht mehr an die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, sondern unmittelbar an jene k. k. Staatsbahn-Direction geleitet werden, zu deren Bezirk die Eisenbahnlinie gehört, in deren Bereich ein Anrainerbau ausgeführt werden soll.

Demgemäss hat das Eisenbahnministerium mit dem an sämmtliche politischen Landesbehörden gerichteten Erlasse vom 28. April 1897, Z. 4589/IV, Veranlassung getroffen, dass die politischen Behörden und im Wege derselben die Gemeindevorstehungen zur Danachachtung entsprechend in Kenntniss gesetzt werden.

Desgleichen sind die der k. k. Staatsbahn-Direction unterstehenden Organe hievon in entsprechender Weise zu verständigen.

Wien, am 15. Mai 1897.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

---

*) *Anmerkung.* In analoger Weise wurden hievon sämmtliche Landesstellen mit dem Circularerlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. April 1897, Z. 4589/IV, verständigt.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. April 1897, Z. 1298/I, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juni 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 4. April 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Verzeichniss

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
4908	Lindner Robert	1					1
6069	Zušić Franz	1					a
6260	Wallner Adolf Franz	1					1
6496	Daszyński Franz				1		b
6736	Schmidt Peter Paul				1		b
6806	Galičić Anton	1					1
7090	Miklensch Johann				1		b
7114	Gadula Johann				1		b
7243	Szabo I Johann				1		1
7322	Pyzik Boleslaus				1		b
7353	Schmatlak Julius				1		1
7361	Sztanko Samuel				1		b
7841	Schramm Franz				1		1
7902	Martynka Josef				1		b
8268	Müller Jakob				1		1
8953	Denile Gavrile	1					1
9016	Meindl Johann	1					1
9030	Dimeč Jakob	1					1
9149	Bolloga Joachim				1		1
9354	Degelmann Stefan	1					1
9712	Worliček Alois	1					1
9833	Buresch Peter	1					1
10057	Valentik Andreas	1					1
10190	Schlagetter Josef	1					1
10226	Baudnik Johann	1					1
10262	Zlámal Rafael	1					1
10364	Noheimer Peter	1					1
10543	Zebisch Heinrich	1					1
10546	Broschek Franz Anton	1					1
10623	Gálos Ludwig	1					1
10763	Marton David	1					1
11019	Muthny Carl	1					1
11216	Belučić Mio	1					1
11250	Tomsche Heinrich	1					1
11321	Stoff Eduard	1					1
11324	Maslanka recte Haskiewicz Jan	1					1
11430	Bradacz Johann	1					1
11472	Kout Wenzel	1					1
11475	Till Carl	1					1
11526	Czech Franz	1					1
11588	Köppel Franz Martin	1					1
11707	Benitschke Adolf	1					b
11771	Kalb Friedrich	1					1
11829	Daxpointner Johann	1					1
11913	Weissenböck alias Löffler Franz	1					1
12081	Syrowatka Alois	1					b
12244	Streit Adolf	1					1
12272	Demmer Otto	1					1
12312	Pritz Franz	1					1
12462	Matzon Alexius	1					1
12514	Husák Anton				1		1
12643	Urban Heinrich	1					1
12656	Fischer Hubert	1					1
12707	Zibuschka Franz	1					1
12735	Niepel Carl	1					1
12763	Palme Anton	1					1
12787	Messner Franz	1					1
12796	Kumpost Josef	1					1
12804	Grafitsch Johann	1					1
12928	Golmayer Anton	1					1
12966	Quolfinger Ritter von Steinsberg Vincenz	1					1
13078	Böhm Konrad	1					1
13091	Conrad Friedrich	1					1
13117	Sparber Johann	1					1
13119	Vojtěch Josef	1					1
13128	Nĕmetz Josef	1					1
13199	Bakalik Franz	1					1
13248	Šmejkal Anton	1					1
13278	Mattauch Wenzel	1					1
13312	Gronyk Jendrzej	1					1
13316	Wojdyla Bartholomäus	1					1
13386	Skerl Carl	1					1
13422	Zasteřa Franz	1					1
13439	Patzak Carl	1					1
13441	Schmidinger Carl	1					1
13476	Fried Adolf	1					1
13495	Schaller Franz	1					1
13557	Karácsonyi Ladislaus	1					1
13587	Zuban Anton	1					1
13690	Hozak Vincenz	1					1
13722	Kopřiva Theodor	1					1
13747	Schimmel Wolf	1					1
13753	Eisenhofer August	1					1
13939	Janisch Josef	1					1
13967	Steinwasser Anton	1					1
13982	Stilp Carl	1					1
13993	Zednik Alois	1					1
14013	Szimits Johann	1					1
14071	Kassal Johann	1					1
14074	Katzender Carl	1					1
14080	Waněk Anton	1					1
14092	Patzak Franz	1					1
14130	Jiroušek Anton	1					1
14133	Serafinowicz Simon	1					1
14137	Lederer Max	1					1
14250	Zaruba Emanuel	1					1
14254	Huller Josef	1					1
14285	Ljubanović Miko	1					1
14305	Koschany Josef	1					1
14308	Kalousek Gottlieb	1					1
14310	Šedivý Franz	1					1
14324	May Johann	1					1
14358	Czuczkiewicz Anton				1		1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
14410	Tupec Franz	1	.	.	.	.	1
14414	Novak Johann	1	.	.	.	.	1
14419	Płachta Johann	1	.	.	.	.	1
14423	Tuma Franz	1	.	.	.	.	1
14432	Liebl Victor Hygin	1	.	.	.	.	1
14479	Holeček Carl	1	.	.	.	.	1
14481	Sajewicz Julian	1	.	.	.	.	1
14486	Blasche Emil	1	.	.	.	.	1
14515	Pálfy Sigismund	1	.	.	.	.	1
14518	Trojan Franz	1	.	.	.	.	1
14530	Pažout Josef	1	.	.	.	.	1
14536	Zoubek Wilhelm	1	.	.	.	.	1
14548	Keilwerth Franz	1	.	.	.	.	1
14567	Lackner Alois	1	.	.	.	.	1
14577	Oppitz Johann	1	.	.	.	.	1
14578	Stiborsky Ludwig	1	.	.	.	.	1
14589	Janda Johann	1	.	.	.	.	1
14597	Turek Ludmil	1	.	.	.	.	1
14597	Alexa Franz	1	.	.	.	.	1
14623	Feiczewicz Jakob	1	.	.	.	.	1
14624	Förster Raimund Otto	1	.	.	.	.	1
14661	Uhl Friedrich	1	.	.	.	.	1
14678	Voith Johann	1	.	.	.	.	1
14706	Smetana Anton	1	.	.	.	.	1
14709	Walcher Johann	1	.	.	.	.	1
14726	Borsdorf Johannes	1	.	.	.	.	1
14752	Toman recte Tomašek Franz	1	.	.	.	.	1
14766	Cejnar Carl	1	.	.	.	.	1
14768	Fürtner Friedrich	1	.	.	.	.	1
14817	Krabiček Carl	1	.	.	.	.	1
14824	Giavne Koloman	1	.	.	.	.	1
14834	Weinmar Josef	1	.	.	.	.	1
14840	Tuček Johann	1	.	.	.	.	1
14842	Leroch Albert	1	.	.	.	.	1
14860	Griesmann Franz	1	.	.	.	.	1
14875	Brunžlik Johann	1	.	.	.	.	1
14879	Beran Franz	1	.	.	.	.	1
14881	Janeba-Franz	1	.	.	.	.	1
14901	Jindrák Anton	1	.	.	.	.	1
14922	Rosenbaum Josef	1	.	.	.	.	1
14926	Ribič Leopold	1	.	.	.	.	1
14931	Barbor Eduard	1	.	.	.	.	1
14941	Feld Sische	1	.	.	.	.	1
14949	Porschmitzer Emanuel	1	.	.	.	.	1
14962	Vohnout Adalbert	1	.	.	.	.	1
14966	Brix Johann	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
14980	Steiner Johann	1	.	.	.	.	1
14985	Kaudler Sebastian	.	1	.	.	.	1
14986	Kubik Josef	1	.	.	.	.	1
14988	Černy Wenzel	1	.	.	.	.	1
14995	Szenninger Peter	1	.	.	.	.	1
14998	Šulc Josef	1	.	.	.	.	1
15016	Schweiger Franz	1	.	.	.	.	1
15026	Daněk Alfons	1	.	.	.	.	1
15028	Heid Anton	1	.	.	.	.	1
15062	Bartak Carl	1	.	.	.	.	1
15076	Adamec Josef	1	.	.	.	.	1
15081	Israelowicz Samuel	1	.	.	.	.	1
15114	Böhm Alois	1	.	.	.	.	1
15115	Franz Josef	1	.	.	.	.	1
15117	Zalusky Franz	1	.	.	.	.	1
15121	Toisel Josef	1	.	.	.	.	1
15167	Klim Johann	1	.	.	.	.	1
15170	Ludwig Bernhard	1	.	.	.	.	1
15185	Podhorizer Schulim	1	.	.	.	.	1
15190	Heisig Alois	1	.	.	.	.	1
15192	Zisch Carl	.	.	1	.	.	*a*
15206	Belak Innocenz	1	.	.	.	.	1
15208	Kohlert Josef	.	.	1	.	.	1
15248	Sommer Heinrich	1	.	.	.	.	1
15253	Przestrzelski Franz	1	.	.	.	.	1
15285	Mauscha Anton	1	.	.	.	.	1
15289	Panek Franz	1	.	.	.	.	1
15315	Halíř Franz	1	.	.	.	.	1
15324	Wild Johann	1	.	.	.	.	1
15383	Sagała Stefan	1	.	.	.	.	1
15398	Hausik Josef	1	.	.	.	.	1
15433	Damm Anton	1	.	.	.	.	1
15461	Machaček Josef	1	.	.	.	.	1
15477	Čejka Franz	1	.	.	.	.	1
15511	Černy Mathias	1	.	.	.	.	1
15514	Prochaska Johann	1	.	.	.	.	1
15520	Pokorny Johann	1	.	.	.	.	1
15530	Mandahus Rudolf	1	.	.	.	.	1
15535	Schackel Johann	1	.	.	.	.	1
15548	Schröpfer Kaspar	1	.	.	.	.	1
15550	Rieger Franz	1	.	.	.	.	1
15568	Hoffmann Heinrich	1	.	.	.	.	1
15571	Schnaubert Johann	1	.	.	.	.	1
15582	Paluch Michael	1	.	.	.	.	1
15587	Görner Franz	1	.	.	.	.	1
15629	Gressl Anton	1	.	.	.	.	1
15632	Schima Anton	1	.	.	.	.	1

a Certificat in Verlust gerathen.
b „ uneruirbar.

Staatseisenbahnrath.

Am 26. Mai um 9 Uhr Vormittags wurde im Sitzungssaale der k. k. niederösterreichischen Statthalterei die diesjährige Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes — die erste auf Grund des neuen Statuts nach vollem Inslebentreten der neuen Organisation der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung — von Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg mit folgender Ansprache eröffnet:

„Hochverehrte Herren! Se. Majestät unser allergnädigster Herr und Kaiser haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar 1897 ein neues Statut für den dem Eisenbahnministerium beizugebenden Staatseisenbahnrath zu genehmigen geruht, und ist die heutige Sitzung des Staatseisenbahnrathes die erste, welche auf Grund dieses neuen Statuts stattfindet.

Ich gestatte mir, die zu derselben erschienenen Herren, unter denen ich zu meiner besonderen Freude viele, die schon früher dieser Körperschaft angehörten, wieder finde, auf das wärmste zu begrüssen und dem Wunsche Ausdruck zu verleihen, dass die Ergebnisse der Verhandlungen des neuen Staatseisenbahnrathes und die aus seinem Schosse hervorgehenden Anregungen stets dazu beitragen mögen, das österreichische Eisenbahnwesen in der nachhaltigsten Weise zu fördern.

Der Wirkungskreis des neuen Staatseisenbahnrathes hat gegenüber demjenigen der nach dem früheren Organisationsstatute bestandenen gleichen Körperschaft nur insoweit eine Aenderung erfahren, als eine solche durch die in dem neuen Organisationsstatute der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung vom 19. Jänner 1896 für die leitenden Eisenbahn-Behörden festgesetzte Abgrenzung der Competenzen bedingt war.

Dagegen hat die Zusammensetzung der geehrten Körperschaft, wie den Herren bekannt, dadurch eine wesentliche Erweiterung erfahren, dass einer für die Urproduction Oesterreichs besonders wichtigen Interessengruppe, nämlich derjenigen des Bergbaues, eine abgesonderte Vertretung im Staatseisenbahnrathe eingeräumt wurde, dergestalt, dass die hervorragendsten montanistischen Fachvereine zusammen sechs Vertreter in den Staatseisenbahnrath entsenden. Eine Reihe anderer, aus verschiedenen Interessentenkreisen stammender Bestrebungen um Erlangung gleichfalls einer directen und abgesonderten Vertretung im Staatseisenbahnrathe konnte von der Regierung nicht entsprochen werden, weil sonst — abgesehen davon, dass ohnedies die im Staatseisenbahnrathe vertretenen Corporationen auch die Interessen jener Kreise mit zu wahren berufen sind — der Umfang des Staatseisenbahnrathes eine solche Ausdehnung erfahren würde, dass hiedurch die Berathungen desselben sich — nicht zum Nutzen der Sache — übermässig schwerfällig gestalten müssten.

Die Regierung war jedoch bestrebt, bei Ernennung der von ihr in diese Körperschaft zu entsendenden Mitglieder, deren Anzahl eben deshalb vermehrt wurde, möglichst ausgleichend zu wirken und ihre Wahl insbesondere auch auf Angehörige solcher Corporationen und Industriezweige zu lenken, deren Interessen besonders enge mit den Eisenbahnen verknüpft sind und die sonach an der Entwicklung und Ausgestaltung des Eisenbahn-Verkehrswesens ein besonders lebhaftes Interesse haben.“

Nach Fertigstellung der Ausschusslisten erfolgte die Wahl der drei ständigen Ausschüsse für die Dauer der Functionsperiode, und zwar für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, für Verkehrs- und Fahrordnungsangelegenheiten und für commercielle Angelegenheiten des Personen- und Gütertarifes.

Der Herr Eisenbahnminister forderte sodann die Mitglieder der gewählten Ausschüsse auf, sofort an die Constituirung und Vorberathung der für diese Session vorliegenden Verhandlungsgegenstände zu schreiten, und schloss hierauf die Sitzung.

Am 28. Mai fand die zweite Plenarsitzung des Staatseisenbahnrathes statt, die um 9 Uhr Vormittags von Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg eröffnet wurde. Der Herr Minister machte zunächst über die Constituirung der einzelnen Comités Mittheilung. Als Obmann des Comité für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten wurde Dr. Russ, als Stellvertreter Ritter von Struszkiewicz gewählt; zum Obmanne des Ausschusses für Verkehrs- und Fahrordnungsangelegenheiten Victor Riedl von Riedenstein, zum Stellvertreter Oberst Emil Edler von Naswetter; zum Obmanne des Comité für financielle und Tarifangelegenheiten Hofrath S. Ritter von Hahn, zum Stellvertreter Gottlieb Bondy.

Hierauf erstattete Ritter von Struszkiewicz den Bericht über nachstehende Anträge: Herstellung eines entsprechenden Warteraumes in der Haltestelle Pisek (Antrag Bondy); Bau von Wächterhäusern auf der Strecke Podgorze—Sucha (Antrag Moriz Dattner); Errichtung einer Station in Neu-Putschion-Maierhöfen der Strecke Chodau—Karlsbad der Buschtěhrader Bahn, anlässlich des zweiten Geleises (Antrag Gröger); Herstellung eines Frachtenmagazins und von Laderäumen in der Station Ebenstein im Laufe des Jahres 1897 (Antrag Hillinger); Reconstruction des Franz Josef-Bahnhofes in Prag und des Rangirbahnhofes in Nusle, sowie elektrische Beleuchtung dieser Bahnhöfe (Antrag Kaftan). Die meisten der genannten Anträge wurden nach warmer Befürwortung durch den Referenten Ritter von Struszkiewicz ohne Debatte dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung, respective zur Ausführung empfohlen.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Dattner, der hervorhob, dass die Ausführung seines Antrages 60.000 fl. erfordern würde, erklärte Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg, das Eisenbahnministerium befasse sich mit der Ausgestaltung dieser Linie, betonte jedoch die finanziellen Schwierigkeiten, welche mit diesem Bau verbunden sind und der grössere Mittel in Anspruch nehmen würde, als vom Antragsteller hervorgehoben wird.

Der Antrag Hillinger wurde mit der Modification angenommen, dass der Bau aus budgetären Rücksichten erst im Jahre 1898 durchzuführen sei.

Eine längere Discussion entspann sich über die Anträge Kaftan. Referent Ritter von Struszkiewicz befürwortete zunächst dieselben und schilderte den Zustand der beiden Bahnhöfe, der thatsächlich ein unleidlicher sei. In Folge dieser Zustände seien schon zahlreiche Beschwerden erhoben worden. Der Ausschuss hat beschlossen, diese Anträge zur Annahme zu empfehlen.

Kaftan dankt dem Referenten für die Unterstützung seines Antrages, wies in längerer Rede auf die grosse Bedeutung und den enormen Verkehr der Station Prag hin und wünschte eine Beschleunigung der Reconstructionsarbeiten.

Regierungsvertreter Ministerialrath Staně erörterte die Art und Weise der Reconstructionsarbeiten, erklärte die Pläne, nach welchen dieselben ausgeführt werden, und hob hervor, welch complicirte und umfangreiche Studien diese Arbeiten erheischen; in Folge dessen sei mehr Zeit verstrichen. Redner stellt jedoch in Aussicht, dass die Projecte demnächst fertiggestellt und auch die Beleuchtungsanlagen nach Massgabe der Mittel und den Bedürfnissen entsprechend ausgestaltet werden.

Kaftan wies abermals auf den bedeutenden Verkehr auf diesen Bahnhöfen, sowie auf die Nothwendigkeit der Reconstructionsarbeiten hin, die trotz der hohen erforderlichen Summe mit Rücksicht auf die Sicherheit des reisenden Publicums, sowie des Bahnpersonals unbedingt ausgeführt werden müssen.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung entspann sich eine Discussion über den Einreichungstermin für die jeweiligen zur Verhandlung zu gelangenden Anträge Seitens der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes; im Sinne eines von Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg gestellten Antrages sollen solche Anträge 14 Tage vor der Plenarsitzung überreicht werden.

Referent Ritter von Lindheim berichtete nun über eine Reihe von Aenderungen, welche im Winterfahrplane für das Jahr 1897/98 gegenüber dem Fahrplane von 1896/97 vorgenommen wurden und von welchen als die wesentlichste die Führung des Orient-Express-

zuges über Salzburg statt über Simbach hervorzuheben wäre. Ferner gelangt nach dem Berichte dieses Referenten eine Reihe von Anträgen bezüglich der Abänderung der Fahrpläne zur Annahme.

Die Sitzung wurde sodann um 1 Uhr unterbrochen.

Nach Wiederaufnahme derselben um 3 Uhr berichtete zunächst der Referent für Gütertarife Ludwig Deutsch über einen Antrag betreffend die Herabsetzung der Tarife für Kunstdünger.

In derselben Sache liegen noch gleichlautende Anträge der Staatseisenbahnräthe Adler und Obratschai vor, dahin lautend, dass die Abänderung der Tarife für Kunstdünger in der Weise erfolge, dass die auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für Kunstdünger bestehenden Frachtsätze auch auf den westlichen Linien angewendet werden und auch Seitens der österreichischen Privatbahnen zur Einführung gelangen. Nach einer längeren Discussion wurde der Commissionsantrag abgelehnt und der Antrag Adler-Obratschai angenommen.

Der Antrag des Comité, Massnahmen zu treffen, welche geeignet sind, Gefahren, welche unseren Malzexport in Folge von Zoll- und Tarifmassnahmen Deutschlands bedrohen, von demselben abzuwenden, wird nach ausführlicher Begründung durch Staatseisenbahnrath Wilhelm Bries angenommen.

Ein Antrag Dattner's, das Eisenbahnministerium möge seinen Einfluss dahin geltend machen, dass zwischen den Stationen der Galizischen Staatsbahnen und den Stationen der Nordbahn im Güterverkehre bei ganzen Wagenladungen der Durchgangstarif zur Anwendung gelange, wird angenommen.

Ein weiterer Antrag Dattner's, das k. k. Eisenbahnministerium möge im Interesse der ostgalizischen Holzproducenten dahin wirken, dass für den Holzverkehr zwischen den in Galizien gelegenen Stationen der k. k. Staatsbahnen und den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einschliesslich Wien derartige Frachtsätze erstellt werden, durch welche der Concurrenz der ungarischen Holzproducenten mit Erfolg begegnet werden könne, wird nach längerer Debatte angenommen.

Nach einer längeren Discussion, in welcher eine Reihe von Anträgen tarifarischer und commercieller Natur erörtert wurde, schloss die Sitzung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umstellung von Zugschranken und Einschaltung eines automatischen Läutewerkes: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über die Umstellung der Zugschranken bei der Wegübersetzung in Kilometer 331·892 der Linie Wien—Triest in einer Entfernung von 3 m von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges und Einschaltung eines automatischen Läutewerkes nach der mit Erlass vom 20. Juni 1896, Z. 294/IV, genehmigten Type in die Zugleitung der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6712/IV.]

— (Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes in der Station Marburg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Umgestaltung und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Marburg der Linie Wien—Triest der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7596/IV.]

— (Bauherstellungen in der Station Mürzzuschlag.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung einer Waschküche beim Maschinenpersonalhause und für die Anlage von Aborten beim Huberhinterhause (Conducteur-Kasernengebäude) in der Station Mürzzuschlag der Linie Wien—Triest der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7742/IV.]

— (Herstellung einer Hütte in der Anschlussstation Divača.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung einer Unterkunftshütte für Wagenkuppler in der Anschlussstation Divača der Linie Wien—Triest der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7741/IV.]

— (Linie Marburg — Franzensfeste: Geleiseerweiterungen in den Stationen Pörtschach am See, Paternion-Feistritz und Welsberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte über Geleiseerweiterungen in den Stationen Pörtschach am See, Paternion-Feistritz und Welsberg der Linie Marburg—Franzensfeste ertheilt. [E.-M.-Z. 7187/IV.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Februar die Haltepunkte Niederstenhof, Burg Volperhausen und Rein an der Bahnstrecke Wissen—Morsbach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. zum Ein- und Aussteigen von Personen; die Fahrkartenausgabe erfolgt daselbst durch die Zugführer und erstreckt sich nicht auf Stationen über Wissen hinaus; der Haltepunkt Neiden an der Bahnstrecke Pratau—Torgau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. S., welcher bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehre diente, auch für den Gepäcksverkehr; die Haltestelle Reinswalde zwischen den Stationen Wellersdorf und Benau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche gegenwärtig dem Personen- und Gepäcksverkehre dient, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; der Haltepunkt Bruch-Bischdorf zwischen den Stationen Nimkau und Neumarkt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; die Haltestelle Bartin an der Bahnstrecke Zollbrück—Bütow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig, welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehre diente, für den unbeschränkten Viehverkehr; die Abfertigung von Stückgütern, Sprengstoffen, Leichen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; die Station Dallgow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art; ferner der Haltepunkt Herrath an der Strecke Aachen—Düsseldorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln für die Abfertigung von Reisegepäck; am 15. Februar die bisherige Güterhaltestelle Grünebach an der Strecke Betzdorf—Daaden im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personenverkehr; die Fahrkartenausgabe daselbst erfolgt durch die Zugführer und erstreckt sich nur auf die Stationen der vorgenannten Strecke; am 20. Februar die Haltestelle Etzleben zwischen den Stationen Heldrungen und Griefstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, auf welcher bisher nur Kleinvieh in Einzelsendungen abgefertigt werden konnte, für den unbeschränkten Viehverkehr.

b) In Elsass-Lothringen: Am 1. Februar die Haltestelle Elsenheim an der Bahnstrecke Colmar—Markolsheim der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche bisher dem Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und Stückgutverkehre diente, auch für den Wagenladungsverkehr.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 28. Mai bis 3. Juni.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

28. Mai, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste“, Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

29. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Tritone“, Capitän U. Laneve, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. Juni. um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Stefanie“, Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzoia, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

2. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan“, Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

2. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Delfino“, Capitän A. Scarpa, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

3. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

28. Mai, Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
31. „ Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. de Grisogono,
2. Juni Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. de Grisogono,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

30. Mai, Dampfer „Graf Wurmband“, Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends. Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

30. Mai, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Selene“, Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

30. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Flora“, Capitän F. Tosoni, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum.

Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

2. Juni um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis“, Capitän F. Kossovich, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

3. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Thalia“, Capitän G. Verona, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juni, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Orion“, Capitän G. Morovich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Amphitrite“, Capitän . . . ., mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Juni 1897.)

Im Juni 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Juni
Tanger[1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Zichy“	1
Liverpool	„Andalusian“	1—10
Rotterdam	„Deák“	1—10
London	„Andrássy“	1—10
Rouen	„Szt. László“	1—10
Dunkerque, Antwerpen	„Széchényi“	5—15
Liverpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	5—15
Hull, Newcastle o T	„Palermo“	10—20
Gibraltar[1]), Bordeaux	„Jokai“	10—20
London	„Narva“	10—20
Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	15—25
Dunkerque[1])		15—25
Rouen		15—25
Barcelona[2])	„Stefánia“	25
Algier[1]), Glasgow	„Báthori“	20—30
Liverpool	„Athenian“	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„B. Kemény“	25/VI—5/VII

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger, Dunkerque angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.
[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Juni
Liverpool	Triest, Fiume	„Lesbian“	1—10
London	„ „	„Baross“	1—10
Antwerpen	„ „	„B. Kemény“	1—10
Hull, Newcastle o T	„ „	„Rosario“	5—15
Rouen	„ „	„Matlekovits“	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa“ (Cunard Line)	5—15
London	Triest, Fiume	„Sultana“	5—15
Bordeaux	„ „	„Tibor“	10—20
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Kálmán Király“	15—25
Liverpool	„ „	„Algerian“	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Deák“	20—30
Glasgow	„ „	„Mátyás Király“	20—30
Brest	„ „	„Zrinyi“	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Pavia“ (Cunard Line)	20—30
London	Triest, Fiume	„Indiana“	20—30

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Juni 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Tisza“ am 7., „Szápáry“ am 14., „Rákóczy“ am 21. und „Arpád“ am 28.;
von Marseille nach Fiume: „Rákóczy“ am 2., „Arpád“ am 9., „Adria“ am 16., „Tisza“ am 23. und „Szápáry“ am 30.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 11. Mai bei der Firma:

„Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft System Rigi“

Friedrich Ritter v. Stach, Isidor L. Schorstein, Friedrich Bechtold, Dr. M. Löwy, Carl Schlenk, Dr. Leopold Sternlicht und Josef Winker als Mitglieder des Verwaltungsrathes gelöscht, dagegen Carl Prenninger, k. k. Oberbaurath, Hugo Noot, öffentlicher Gesellschafter der Firma Vogel & Noot, Dr. Carl v. Hahn, Ingenieur, Walter Gerhardus, öffentlicher Gesellschafter der Firma Gerhardus & Söhne, und Hans Berkovicz, Bauunternehmungs-Director, sämmtliche in Wien, als Verwaltungsrathsmitglieder mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Preussischer Staatsbahn-Wagenverband.) Nach Mittheilung der kgl. Eisenbahndirection Magdeburg sind vom 1. April ab alle Güterwagen der Hessischen Ludwigsbahn und der Oberhessischen Eisenbahnen, auch soweit dieselben noch nicht mit dem neuen Eigenthumsmerkmale „Frankfurt“ oder „Mainz“ versehen sind, sondern noch die Eigenthumsbezeichnung der genannten Bahnen tragen, als Wagen des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes im Sinne des § 5, Abschnitt C, Anmerkung I (Seite 10), des Vereins-Wagenübereinkommens zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(Staatsbahn-Direction Wien.)

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Ollersbach".

Am 1. Juni 1897 wird die auf der Linie Wien—Salzburg zwischen den Stationen Neulengbach und Kirchstetten in Kilometer 41·5 gelegene Haltestelle „Ollersbach" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Gepäckabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Wien, im Mai 1897. [383]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrag VII zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1893 auf Seite 7 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17 a für Dachschiefer, und zwar:
von Bestwig nach Aussig A.T.E. per 1·08 Mk.
von Olsberg nach Aussig A.T.E. per 1·07 Mk.
pro 100 kg werden mit Giltigkeit vom 15. Juli 1897 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 26. Mai 1897. [384]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Aufnahme der Station Budapest-Angyalföld in die Tarife.

Die im Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1894 für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (inclusive der Gemeinschaftsstationen Krakau und Oswięcim), sowie in dem unter der Bezeichnung „Kartirungssätze" vom 1. September 1894 bestehenden Tarife zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und der Station Budapest-Lipótváros andererseits enthaltenen Frachtsätze finden auch im Verkehre mit der Station Budapest-Angyalföld Anwendung.

Wien, am 26. Mai 1897. [385]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Tarif

I. Für den Rollfuhrdienst,

d. i. für die Abstreifung der auf dem Nordbahnhofe in Wien anlangenden Eil- und Frachtgüter, welche auf Grund des § 68 (3) des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, und auf Grund correspondirender Bestimmungen anderer Reglements vom 1. Juli 1897 angefangen ohne vorhergehende Avisirung durch die Firma Th. Bindtner, k. u. k. Hofspediteur, den Empfängern zugestellt werden:

Post Nr.	Vom Nordbahnhofe in Wien	Eilgüter				Frachtgüter	
		bis einschliesslich 10 kg	bis einschliesslich 25 kg	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je 10 kg mehr	bis einschliesslich 50 kg	über 50 kg für je 50 kg mehr
		Kreuzer österr. Währung pro Frachtbrief und Sendung					
1	in den II. Bezirk, den Postbezirk 2 des III. Bezirkes und zum Nordwestbahnhofe	10	12	15	3	12	8
2	in den I. Bezirk	12	15	20	4	16	9
3	in die übrigen Postbezirke des III. Bezirkes, die Bezirke IV—X, zum Franz Josef-, West- und Staatsbahnhofe, zum Süd- und Aspangbahnhofe	15	18	25	5	20	11
4	zum Bahnhofe Wien-Matzleinsdorf und in die Bezirke XI—XIX (mit Ausschluss der Postbestellbezirke XI/2, XII/3 und 40, XIII/4 bis 10, XVIII/3 und 4, XIX/3 bis 5 und des Postamtsbezirkes 121 im Postbestellbezirke 2)	18	20	30	6	25	12

Für sperrige Güter, eiserne Cassen und Claviere ist die $1^1/_2$ fache Abstreifgebühr zu berechnen.

Die Abstreifgebühren gelten für die Abstreifung nach ebenerdigen Localen oder zum Hause, soweit mit Fuhrwerk zu gelangen ist. Für das über Verlangen besorgte Abtragen nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Localen, in höhere Stockwerke und in Keller ist für Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 Kilogramm wiegen und durch einen Mann getragen werden können, eine weitere Gebühr von 10 kr. per angefangene 50 Kilogramm zu bezahlen.

Für das Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren, für vorgekommene Reparaturen die nachgewiesenen Auslagen berechnet.

Die Gebühr für das tarifmässig durch die Bahn zu besorgende Auflegen der Frachtgüter auf die Fuhrwerke ist in den vorgenannten Gebühren nicht enthalten.

Falls der Firma Th. Bindtner, k. u. k. Hofspediteur, im Sinne des § 70 des österr. Eisenbahn-Betriebsreglements (bezw. der correspondirenden Bestimmung anderer Reglements) Güter von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Lager gegeben werden, so kann die Firma Th. Bindtner, k. u. k. Hofspediteur, von den Parteien beanspruchen:

a) für das Lagern, einschliesslich der Haftung für Feuerschäden (vis major ausgenommen) pro Sendung und angefangene 100 kg
   1. bis zu 8 Tagen . . . . 20 kr.
   2. über 8 Tage für jeden angefangenen Monat . . . . 50 kr.
b) für die Verauslagung von Fracht vom verausgabten Betrag $^1/_2$ pCt. pro Monat, wobei die drei ersten Tage der Lagerung (der erste als ganzer gezählt) ausser Betracht bleiben.

Von diesem Rollfuhrdienste sind ausgenommen:

a) Sendungen aller Art, bei welchen die Fracht mindestens für 5000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief bezahlt wurde;
b) lebende Thiere (mit Ausnahme von Sendungen kleiner zahmer Thiere in Käfigen, Kisten u. dgl.);
c) gebrechliche Gegenstände;
d) Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 Kilogramm wiegen (ausschliesslich gefüllter Fässer mit kreisrunden Böden) oder deren Länge 7 Meter überschreitet;
e) alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen, sowie sonstige nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände;
f) Güter, welche mit Nachnahmen im Betrage von mehr als 100 Gulden belastet sind:
g) Güter, welche eine Beschädigung oder Minderung erlitten haben;
h) Güter, welche vor dem Bezuge einer zollämtlichen Behandlung unterliegen;
i) Güter in mit Schlössern versperrten Umhüllungen;
k) Güter für Parteien, die sich die Zusendung der Güter durch die Rollfuhr-Unternehmung schriftlich verbeten haben;
l) Güter, welche der Stationsvorstand in Wien nach freiem Ermessen von der Ueberweisung an die Firma Th. Bindtner, k. u. k. Hofspediteur, unter Veranlassung der Avisirung ausgeschlossen hat.

II. Ab- und Zustreifung im Auftrage der Parteien.

Die Firma Th. Bindtner, k. u. k. Hofspediteur, übernimmt auch über besonderen Auftrag der Parteien unter ihrer ausschliesslichen Haftung die Abstreifung der unter I a)—l) angeführten Güter und die Zustreifung von Gütern aller Art.

Der Tarif für den Rollfuhrdienst findet auch auf die Abstreifung der unter I f)—l) und auf die Zustreifung aller Güter mit Ausnahme der unter I a)—c) angeführten Anwendung.

Bezüglich der Ab- und Zustreifung der unter I a)—e) angeführten Güter unterliegt die Entschädigung der freien Vereinbarung zwischen den Parteien und der Firma Th. Bindtner, k. u. k. Hofspediteur.

Für das Abtragen der Güter nach und von mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Localen, in und aus höheren Stockwerken, in und aus Kellern wird die im Rollfuhrtarife festgesetzte Gebühr berechnet.

Ausserdem können von der Firma Th. Bindtner, k. u. k. Hofspediteur, im Zustreifdienste noch folgende Gebühren beansprucht werden:

1. für das Signiren pro Stück . . . . 10 kr.
2. „ „ Verschnüren pro Stück . . . . . 10 kr.
3. „ „ Ausstellen von Frachtbriefen pro Frachtbrief . . . . 10 kr.

III. Schlussbemerkung.

Die Bestellten der Firma Th. Bindtner, k. u. k. Hofspediteur, sind verpflichtet, den Tarif bei sich zu führen und über Verlangen den Parteien vorzuweisen.

Beschwerden über die Ausführung des Ab- und Zustreifdienstes sind bei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzubringen.

Wien, am 29. Mai 1897. [386]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag II zu den Bestimmungen über die Güterbeförderung.) Mit 13. April ist der Nachtrag II zu den Bestimmungen über die Güterbeförderung der die Elbestrecke von Leitmeritz bis Mühlberg befahrenden Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Kraft getreten. Der Nachtrag enthält:

1. einen Tarif für Stückgüter II. Classe in Mengen von 500 kg aufwärts nebst Verfrachtungsbedingungen;
2. einen Tarif für den Verkehr mit den Stationen der Dux-Bodenbacher, Aussig-Teplitzer, Buschtěhrader Eisenbahn und Böhmischen Nordbahn (Oesterreichischer Umschlagstarif), und
3. einen Tarif für den Verkehr nach Magdeburg und den Zwischenstationen.

Ad 1. Für Stückgüter der Tarifclasse II in Mengen von 500 kg aufwärts wurden folgende Verfrachtungsbedingungen erstellt. Die bisherigen Bestimmungen und Tarifsätze behalten für Güter der Tarifclasse I, welche in Mengen unter 500 kg aufgegeben werden, ihre volle Giltigkeit, hingegen werden die für Güter der Tarifclasse II bisher giltigen Bestimmungen und Tarifsätze vom Giltigkeitstage dieses Nachtragstarifes aufgehoben, und treten an deren Stelle folgende Bestimmungen in Kraft:

§ 1. Sendungen über 500 kg.

Sämmtliche in der Güterclassification der deutsch-österreichischen Eisenbahnen verzeichneten Güter werden, insofern sie sich ihres Umfanges und Gewichtes, sowie ihrer sonstigen Beschaffenheit für den Transport mit Dampfschiffen überhaupt eignen, bei Aufgabe in Mengen von 500 kg aufwärts nach den Sätzen der im Anhange A befindlichen Tarifclasse II befördert.

§ 2. Ausnahmen.

Ausgeschlossen von der Beförderung sind überhaupt:

a) alle nach § 66 der Verordnung vom 2. Jänner 1864, die strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe betreffend, von der Beförderung mit den Dampfschiffen ausgeschlossenen Gegenstände, insbesondere solche, welche der Selbstentzündung oder Explosion unterworfen sind, z. B. Schiesspulver, Schiessbaumwolle, Zündschnüre, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitroglycerin (Sprengöl), pikrinsaure Salze (Pikringelb, Anilingelb u. s. w.), Natronkokes, Dynamit (Patent-Sprengpulver) und alle Präparate, in deren Mischung sich Phosphor in Substanz befindet, ferner Zündblättchen (amorces);

b) alle Mineralsäuren, ferner Ligroin, Petroleum, Petroleumäther (Naphtha) u. s. w., sowie die Gefässe, in denen solche transportirt worden sind, nicht minder frische Häute, Därme und Knochen, wie überhaupt

c) alle solche Gegenstände, welche für die Sicherheit der Fahrgäste und ihre Gesundheit gefährlich oder auch nur durch Schmutz oder üblen Geruch denselben unangenehm werden können;

d) alle postzwangpflichtigen Gegenstände, sowie Urkunden, Edelsteine, echte Perlen und Schmucksachen.

(Unter falscher Angabe eingebrachte Gegenstände dieser Art, insbesondere solche, von denen Gefahr zu besorgen ist, kann der Capitän im Entdeckungsfalle entweder sofort an das Land aussetzen oder nach Ermessen ohneweiters über Bord werfen lassen. Ein Ersatz für derart vernichtete Güter findet nicht statt.)

Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf solche Waaren, für welche unbeschadet der Menge nur die Sätze der Tarifclasse I in Anwendung kommen und welche im Anhange B des Nachtrages zusammengestellt sind, ferner auf lebende Thiere mit Ausnahme von Fischen in Transportgefässen

§ 3. Sperrige Güter.

Für die Beförderung dieser im Anhange C des Nachtrages II aufgeführten Güter, welche in Mengen von 500 kg aufwärts zur Aufgabe gelangen, wird ein in dem betreffenden Anhange bezeichneter percentueller Zusatz zur Tarifclasse II erhoben.

§ 4. Beförderung von Emballagegegenständen.

Emballagegegenstände jeder Art (Fässer, Körbe, Kisten, Verschläge u. s. w.), welche nachweislich auf dem einen Wege gefüllt durch die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft befördert worden sind, werden in Mengen unter 500 kg zu dem Frachtsatze der Tarifclasse I und in Mengen von 500 kg aufwärts zu den Sätzen der Tarifclasse II ohne Zuschlag befördert.

§ 5. Grundsätze für die Frachtberechnung.

Die Fracht wird nach Kilogramm berechnet; angefangene 10 kg gelten für voll. Bruchtheile von Pfennigen bleiben unberücksichtigt, ganze Pfennige werden von 5 zu 5 aufgerundet und Bruchtheile von Kreuzern voll gerechnet.

§ 6. Nebengebühren.

Der Tarifsatz schliesst die Gebühren für Ein- und Ausladen ein, und kommen nur folgende Nebengebühren zur Berechnung:

Frachtbriefe und Begleitpapiere, und zwar für Lieferung und Ausfüllung eines Frachtbriefes in Deutschland 5 Pfg., in Böhmen 3 kr. ausser der Stempelgebühr; für die Lieferung und Ausstellung eines statistischen Scheines für das deutsche Zollamt mit einer statistischen Marke 10 Pfg., für jede Marke mehr 5 Pfg.; für das österreichische Zollamt mit einer statistischen Marke 10 kr., für jede Marke mehr 5 kr.; für die Lieferung und Ausfüllung von Zollangaben (auch Duplicate), Quartformat per Stück 10 Pfg., Folioformat per Stück 15 Pfg.; Begleitschein für Lieferung und Ausstellung eines solchen bei einfachem Format 25 Pfg., bei doppeltem 40 Pfg. per Stück.

Zollbehandlung. Für Aus- und Wiedereinladen zollpflichtiger Gegenstände, wenn solche behufs Abfertigung an der Zollstelle umgeladen werden müssen, für je 100 kg 5 Pfg.; für Packarbeiten bei Durchsicht und Verzollung der Güter, und zwar für Oeffnen und Verschliesen von Frachtstücken ohne Verwiegen 10 Pfg. per Stück, für Oeffnen und Verschliessen, Aus- und Einpacken einschliesslich Verwiegen 20 Pfg. per Stück. Für das Signiren der Frachtstücke unter Hergabe des Materials ohne Rücksicht auf die Stückzahl 5 Pfg. per Stück.

Nachnahme-Provision. Für Nachnahme und Zollverläge und bei Beträgen bis 100 Mk. oder Gulden 1 pCt., bei grösseren Beträgen für die ersten 100 Mk., bezw. Gulden 1 pCt., für die überschiessenden Beträge $^1/_2$ pCt. Provisionsfrei sind die von den anschliessenden Eisenbahnen oder Schiffahrtslinien nachgenommenen Frachtgelder, die tarifmässigen Nebengebühren, sowie Portoauslagen und die Rollgelder für die Anfuhr der von der Schiffs- oder Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer.

Für Benachrichtigungen ist bei Zustellung durch einen Boten der Dampfschiffahrt am Stationsorte für einen oder mehrere gleichzeitig zugestellte Briefe 5 Pfg. oder 3 kr., bei Zustellung durch die Post ausserhalb des Stationsortes für jeden Brief 10 Pfg. oder 6 kr. zn entrichten.

Uebergabe und Uebernahme der Güter. Die Güter sind in der Regel nach Stückzahl und Gewicht zu übergeben. Für nicht gewogene Güter wird ein Waggeld von 5 Pfg. per 100 kg eingehoben.

Lagergeld. Für Güter, welche binnen 24 Stunden nach erfolgter Benachrichtigung der Empfänger nicht abgeholt werden, für 100 kg und Tag 10 Pfg.

Prämie für Werthangaben. Für Güter, welche mit einer Werthangabe zur Beförderung gelangen, werden folgende Gebühren erhoben: für 1—50 Mk. oder Gulden 10 Pfg., bezw. Kreuzer, für 51—100 Mk. oder Gulden 20 Pfg., bezw. Kreuzer, für jede weiteren angefangenen oder vollen 100 Mk. oder Gulden 10 Pfg., bezw. Kreuzer.

Ueberführungsgebühren. Die für Güter der Classe I in Anrechnung kommenden Ueberführungsgebühren zwischen den Landungsplätzen in Dresden werden für Sendungen der Tarifclasse II nicht erhoben.

§ 7. Haftung für die Angaben in den Frachtbriefen

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbriefen aufgenommenen Angaben oder Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Verzollung der Güter erfolgt in der Regel in Schandau, kann jedoch auf Wunsch des Verladers auch auf einem anderen Elbzollplatze vorgenommen werden; in letzterem Falle werden die dadurch entstehenden Sondergebühren für Begleiter etc. aufgerechnet. Im Uebrigen behalten die Bestimmungen für die Güterbeförderung der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 1. Jänner 1892 nebst Nachtrag I vom 1. März 1895 vollinhaltlich Geltung.

In den Tarif selbst sind nachstehende österreichische Stationen der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft einbezogen: Leitmeritz-Prosmik, Lobositz-Czernosek, Lichtowitz-Praskowitz, Zirkowitz-Zalesl-Sebusein, Birmai-Wannow, Aussig-Schönpriesen-Nestomitz, Wesseln-Grosspriesen-Pömmerle, Rongstock - Tichlowitz - Topkowitz - Malschwitz, Tetschen - Bodenbach, Mittelgrund-Niedergrund, Herrnskretschen.

Ad 2. Der Tarif für den Verkehr mit den Stationen der Dux-Bodenbacher, Aussig-Teplitzer, Buschtěhrader Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn enthält Frachtübernahmssätze für alle Güter der Stückgüterclasse II im Güterverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland von den österreichischen Bahnstationen Teplitz, Bilin, Dux, Brüx, Komotau, Klösterle, Karlsbad, Chodau, Neusattl-Elbogen, Bünauburg, Eula, Tyssa-Königswald, Bensen, Böhm.-Kamnitz, Böhm.-Leipa, Haida und Steinschönau nach Schandau, Königstein, Pirma, Dresden, Meissen und Riesa.

Ad 3. Der Tarif für den Verkehr nach Magdeburg und den Zwischenstationen enthält nur Frachtübernahmssätze von und nach Torpau, Rosslau, Magdeburg und den Zwischenplätzen einerseits nach und von Dresden und Riesa andererseits.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Nachtrag VI.) Am 1. Mai trat ein Nachtrag VI zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, welcher Aenderungen der Tarifirung von Melasse und Melassefutter, sowie einige Berichtigungen enthält, durch welche lediglich Frachtermässigungen herbeigeführt werden. Druckabzüge des Nachtrages können von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Eisen-Ausnahmefrachtsätze.) Mit 1. Mai wurden die im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Specialtarifes II im Ausnahmetarif E über Stettin und Swinemünde nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. auf die grosse Kunstausstellung in Berlin
— 1. Mai mit 26. September 1897 —;
2. die Allgemeine Kaninchen-Ausstellung in Bischheim bei Strassburg i. E.
— 29. mit 31. Mai 1897 —;
3. die Internationale Kunstausstellung in Dresden
— 1. Mai mit 30. September 1897 —;
4. die Allgemeine Gartenbau-Ausstellung in Hamburg
— Mai mit September 1897 —;
5. die Allgemeine Ausstellung von Erzeugnissen für Kinderpflege, Ernährung und Erziehung in München-Nymphenburg
— 15. Mai mit 15. August 1897 —;
6. die Allgemeine deutsche Geflügelausstellung in München
— 27. mit 31. Mai 1897 —;
7. die Elektrotechnische Industrie-Ausstellung in Riva am Gardasee
— 1. Mai mit 31. October 1897 —;
8. die Internationale Kunstausstellung in Stockholm
— 15. Mai mit 1. October 1897 —.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ergänzung der Holztarife.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai wurden die Ausnahmetarife Nr. 4 für Stammholz und 6 A für Schleifholz wie folgt ergänzt:

1. Ausnahmetarif 4 für Stammholz etc. etc.
Passau—Bad Elster 0·96 Mk. für 100 kg.
2. Ausnahmetarif 6 A für Schleifholz ect. etc.
Deggendorf—Zwickau i. S. . . 0·81 Mark für 100 kg
Passau—Bad Elster . . . . 0·71 „ „ 100 kg

Ausnahmetarif für Getreide etc. ab Regensburg Donaulände trans. nach Lindau trans. und der Schweiz, giltig vom 1. September 1890. (Frachtsätze für den Umschlag in Deggendorf.) Die noch giltigen Frachtsätze für Lindau trans. und die Stationen der Schweizerischen Nordostbahn gelangen fortab mit einem Zuschlage von 10 Ctms. für 100 kg auch auf Sendungeu zur Anwendung, welche von Wien und weiter stammend in Deggendorf umgeschlagen und von da nach Lindau trans. und der Schweiz weiterbefördert werden.

Die Einlagerung und Reexpedition in Lindau, Romanshorn und Rorschach ist nach Massgabe der Ziffer 10 der Tarifbestimmungen im gleichen Umfange wie für den Regensburger Umschlag zulässig. Auf dem Titelblatte des Tarifes sind nach „Regensburg Donaulände trans." die Worte nachzutragen: „und Deggendorf Donaulände trans."

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Ausnahmetarif 22 b.) Vom 1. Mai ab lautet Ausnahmetarif 22 b auf Seite 188 des Nachtrages IV wie folgt:

b) für Resonanzbretter, Glaswaaren (Hohlglaswaaren), Fensterglas und ungeschliffene Glastafeln, verpackt oder unverpackt, in beliebigen Mengen werden folgende Frachtsätze für 100 kg berechnet:

ab Zwiesel	nach Asch	2·28 Mark
„ „	„ Eger	1·89 „
„ „	„ Hof	2·70 „
„ „	„ Oberkotzau	2·64 „
ab Ludwigsthal	nach Asch	2·23 „
„ „	„ Eger	1·84 „
„ „	„ Hof	2·65 „
„ „	„ Oberkotzau	2·59 „

Dementsprechend ist auch im Verzeichniss der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel auf Seite 154 des Nachtrages IV

zwischen Fäcalien und Garne aller Art
„Fensterglas . . . Seite 188 22 b — — (nach Eger etc.)"
und zwischen Glasbrocken und Glaswaaren
„Glastafeln . . . Seite 188 22 b — — (nach Eger etc.)"
zu ergänzen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Tarifberichtigung.) In dem am 1. April zur Einführung gekommenen Kohlentarif Nr. 8 sind unter II (Kilometerzeiger) die Entfernungen von den Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken nach Heidingsfeld um 3 km zu kürzen.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ausnahmetarif für Dachschiefer.) Vom 1. Mai an wurde die Station Mayen West in den Ausnahmetarif für Dachschiefer aufgenommen.

— (Frachtbegünstigung für die Spiegelglasindustrie.) Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben der kgl. General-Direction der Bayer. Staatsbahnen Nr. 117.519/59.318 III in ihrem Tarifanzeiger Nr. 50 vom 30. November 1896, Seite 421 (Heft C, lauf. Nr. 28), wurde von derselben bekannt gegeben, dass vom 1. Mai an die für Sendungen von Rohmaterialien und Erzeugnissen der bayerischen Spiegelglasindustrie bewilligte Frachtermässigung von einem Drittel auf 45 pCt. der normalen Fracht, bezw. des bayerischen Frachtantheiles erhöht und diese erhöhte Frachtermässigung bis zum 31. December 1897 verlängert wurde, wobei die mit Ausschreiben Nr. 7195/3571 III im Tarifanzeiger Nr. 3 vom 26. Jänner 1897, Seite 32 (Heft D, lauf. Nr. 120), zugestandene Auflassung des Localbahnzuschlages im Rückvergütungswege unter ebenmässiger Verlängerung des Geltungstermines aufrecht erhalten bleibt.

Ferners wurden die hienach der bayerischen Spiegelglasindustrie zugewendeten Vergünstigungen in gleicher Weise auch der bayerischen Tafelglasindustrie zugestanden.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Nachträge IX zu den Tarifen Heft 1—4.) Am 1. Mai traten die Nachträge IX zu Heft Nr. 1—4 des Verbandsgütertarifes in Kraft. Sie enthalten im Wesentlichen Aenderungen von Entfernungen, sowie Entfernungen für neu einbezogene Stationen und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Soweit dadurch in einzelnen Fällen geringfügige Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis 15. Juni in Wirksamkeit. Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Deutscher Eisenbahn - Personen- und Gepäckstarif, Theil I, vom 1. April 1895. (Nachtrag III.) Am 1. Mai trat ein Nachtrag III zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, welcher die Gewährung des Militärfahrpreises für österreichisch-ungarische Wehrpflichtige (Zusatzbestimmung zu § 11 der Verkehrsordnung), sowie Aenderung der Gebühren für die Ueberführung von Sonderzügen etc. in Hamburg enthält, durch die lediglich Tarifermässigungen herbeigeführt werden. Die Aenderung der Zusatzbestimmung zu § 11 der Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (²) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge des Nachtrages können von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Verkehr. (Eier - Ausnahmefrachtsätze.) Für die Beförderung von Eiern in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von den russischen Stationen der Tariftabelle I bis IV des Gütertarifes, Theil II, Heft 3, nach Paris traten mit Giltigkeit vom 20. Mai ab für die Strecken westlich von den Schnittpunkten bis Jeumont front.—Erquelinnes frontière die nachfolgenden ermässigten Schnittfrachtsätze in Kraft:

Richtung von Russland nach Frankreich:

Tariftabelle	I	ab Schnittpunkt	(Wirballen westlich)	6·22 Franken
„	II	„ „	I „ „	6·22 „
„	II	„ „	II (Alexandrowo westl.)	4·89 „
„	III	„ „	I (Grajewo westlich)	6·13 „
„	III	„ „	II (Alexandrowo westl.)	4·89 „
„	IV	„ „	(Grajewo westlich)	6·13 „

für 100 kg.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Tarifnachtrag V.) Am 1. Mai gelangte zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält anderweitige, bezw. neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Camburg a. d. Saale, Cauerwitz, Droyssig, Gera (Reuss), Molau, Osterfeld (Regierungsbezirk Merseburg), Schkölen und Weickelsdorf des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, sowie für Kohlmühle der Sächsischen Staatsbahn. Ausserdem enthält der Nachtrag eine Anmerkung zu den Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 4 (Düngekalk-Tarif). Die Entfernungen für Cauerwitz, Droyssig, Osterfeld (Regierungsbezirk Merseburg) und Weickelsdorf erlangen erst Giltigkeit mit dem besonders bekannt zu machenden Tage der Eröffnung des Betriebes dieser Stationen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
									Kreuzer ö. W.					
1117	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Zakolan (via Kladno - Hostiwitz)	Prag (Bubna)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen ist innerhalb der festgesetzten Frist durch Arbeitskräfte der Partei zu besorgen. 3. Auf den betreffenden Frachtbriefen hat die Stadtgemeinde Prag als Absenderin und Empfängerin zu erscheinen. 4. Die Ziegel dürfen nur bei den neuen Canalisationsbauten in Prag Verwendung finden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	16·5	9·0	7·5	Im Kartirungswege		
					Prag (Sandthor)				15·7	9·0	6·7			
1118	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 2 der Tarifclasse C	Libochovic (Station der Localbahn Lobositz–Libochovic) (und umgekehrt via Aussig—Komotau—Eger—Plan)	Tachau (Station der Localbahn Plan-Tachau)	1. Aufgabe in vollen Wagenladungen. 2. Einhaltung der für Güter der Classe C, bezw. des Specialtarifes 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	151 Heller 147 Heller		Im Kartirungswege		
									Heller					
1119	Buschtěhrader Eisenbahn	Böhmischen Nordbahn K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kalk, gebrannter, als Frachtgut	Beraun	Zwickau i. B.	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, Heft 3 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	84	78	6	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende Februar 1898 bei der Böhmischen Nordbahn	* Die Station Königshof-Geleiseanlage ist nur für Frachtgüter, welche von der Böhmischen Montangesellschaft aufgegeben, bezw. bezogen werden, eröffnet
				Karlstein					84	78	6			
				Königshof Geleiseanlage*)					84	78	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1120	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Hruschau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 17.500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1897	Localtarif vom 1. Jänner 1897	5·1 Kreuzer	4·0 Kreuzer	1·1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
1121	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel der Pos. Z—1 des Tarif-Theiles I	Erlach	Wr. Neustadt Uebergang	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 300 Tonnen während der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einladen durch den Versender innerhalb der tarifmässigen Zeit und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Verzicht auf die Achsverfrachtung	Vom 29. April bis Ende December 1897	Anhang zum gesellschaftlichen Gütertarife, laufende Zahl 42 d	5 Kreuzer	4 Kreuzer	1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1898	Die Sendungen müssen direct nach Ternitz abgefertigt sein
1122	Eisenbahn Wien-Aspang	Schneebergbahn	Mineralische Kohle	Willendorf	Pitten	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Ein- und Ausladen durch den Versender, bezw. Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Heller 34·4	34·4	—	Im Kartirungswege		**In nebenstehenden Frachtsätzen ist die Zuschubgebühr von und nach den Industriegeleisen bereits inbegriffen. Nach Fertigstellung des Industriegeleises wird für den Zuschub in das Kohlenwerk Höflein eine besondere Zuschubgebühr von 2 Heller für 100 kg eingehoben werden**
				Grunbach	Pitten				42·4	42·4	—			
			Kalk der Pos. K—2 des Tarif Theiles I	Winzendorf	Pitten				25·4	23·2	2·2			
			Mauer- und Dachziegel	Erlach	Puchberg am Schneeberg				39·2	39·2	—			
					Grünbach				32·2	32·2	—			
					Willendorf				27·2	27·2	—			
					Ursehendorf				24·2	24·2	—			
					Winzendorf				22·2	22·2	—			
					Fischau				17·2	17·2	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1123	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Thonwaaren aller Art (Porzellan, Steingut, Fayence), auch in Verbindung mit unedlen Metallen	Eger, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (und umgekehrt)	Salzburg, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	1. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen 2. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1897	Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895		168 Heller		Im Kartirungswege		
1124	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cement (hydraulischer Kalk)		Czernowitz Czortków Gródek Hadikfalva Jaroslau Krakau Lemberg Lubaczów Medyka Posada Chyrowska Przemyśl Rawa ruska Sanok Stanislau Stryj Tarnopol Zurawica	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat durch die Partei auf eigene Kosten zu erfolgen.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden	Heller 185 185 137 197 121 89 143 129 129 133 129 137 125 165 149 165 127	Verschieden	Im Kartirungswege		
1125	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kohle	Miröschau	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Gaisbergbahn bestimmt und an eine Dienststelle der genannten Verwaltung adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	49 kr. = 98 h	90 h	8 h	Im Kartirungswege		
1126	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohlen, Coaks und Briquettes	K ö n i g s a n	Reichenberg Engenthal Nawarow Swarow Tannwald-Schumburg	Aufrechthaltung der allgemeinen Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883	Kreuzer ö. W. 28·0 29·4 30·3 30·3 30·3	19·0 28·0 28·0 28·0 28·0	9·0 1·4 2·3 2·3 2·3	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als alleinigen Aufgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefen, consignirt spätestens bis Ende Februar 1898 vorzulegen	
1127	Oe. N. W. B.	Betheiligten Verwaltungen	Für Steinkohlen-, Steinkohlenbriquetts- und Coakssendungen von dem mit 1. Mai d. J. neu eröffneten „Karlsschacht der Johann-Jacobgrube" nach österreichischen Stationen gelangen bis zur Erstellung bezüglicher directer Frachtsätze über Mittelwalde, Liebau, Seidenberg, Mittelsteine und Nikrisch-Zittau die für die Station „Emmagrube" in den jeweiligen zur Zeit giltigen directen Kohlentarifen vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welch. die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1128	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Geschlachtete, ausgeweidete Schweine, bei Aufgabe als Frachtgut	Wien St. Marx	Wien (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif, Theil II — Heft 1 vom 1. October 1894	Besteht kein Frachtsatz	8·5 Kreuzer		Im Kartirungswege		
1129	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 A und B des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes „Tarif Theil II — Heft 1"	Neustadt a. d. M.	Marklissa	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 A und B des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II — Heft 1 vom 1. Jänner 1896	Vom 5. Juni 1897 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif Theil II — Heft 1 vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig A 73, B 54		Im Kartirungswege		
1130	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine	Gross-Rosen	Nachod	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes 44 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II — Heft 1 vom 1. Jänner 1896	Vom 5. Juni 1897 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif Theil II — Heft 1 vom 1. Jänner 1896	Bestehen keine directen Frachtsätze	38 Pfennige		Im Kartirungswege		
1131	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Nach oder von Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn						
	Grund-Georgenthal	Kreibitz-Teichstatt	Niedergrund	Rumburg	Schönfeld	Schönlinde	Warnsdorf
	Frachtsätze in Kreuzern pro 100 kg						
Grulich	234	230	236	239	227	234	239
Mähr.-Neustadt	280	276	282	285	273	280	285
Treublitz	274	270	276	279	267	274	279

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1132	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I	Böhm.-Leipa (B.N.B.)	Kromau (St.E.G.)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 208·5		Im Kartirungswege		
			II							164·0				
			A	oder vice versa		Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				140·5				
1133	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalk	Kalk-Podol	Pardubic (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und den Böhmischen Commercialbahnen)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	kr. 17·9	kr. 12·7	kr. 5·2	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	
				Kostelec-Vižec					16·3	12·7	3·6			
				Prachovic					17·5	12·7	4·8			

NB. Die bezüglichen Sendungen müssen mit directen, nach Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn oder der Böhmischen Commercialbahnen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. — Vom Tage der Giltigkeit dieses Zugeständnisses wird das im Verordnungs-Blatte Nr. 139 ex 1896 sub Post Nr. 2187 publicirte Zugeständniss für Kalk in den gleichen Relationen gegenstandslos.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
51	Verordnungs-Blatt Nr. 57 vom 18. Mai 1897	1050	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Baumaterialien	Bludenz Innsbruck	St. Anton	Der in der Rubrik 10 angeführte Einheitssatz beträgt nicht 0·1 kr. = 2 h, sondern 0·1 kr. = 0·2 h per 100 kg und 1 km	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
43	Nr. 150 ex 1896 vom 31. December 1896	2866	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mehl	a) Wien I K.E.B. (Westbahnhof) b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Ó-Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	der Schweiz (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, ferner Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), dann nach Stationen der Französischen Ostbahnen	Mit Giltigkeit vom 4. Juni 1897 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1897 wird die für Mehl gewährte Begünstigung auf **„Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten“** ausgedehnt	
44	Nr. 150 vom 31. December 1896	2767	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte und Mehl etc.	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	österr. Stationen	In der Rubrik 13 ist der Text, wie folgt, zu ergänzen: „Die Vorlage der Frachtdocumente rücksichtlich der Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen hat an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Aufgabsstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen.“ (Giltig ab 4. Juni 1897)	
45		2768					Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
15	Nr. 148 vom 24. December 1896	2654	Eisenbahn-Wien-Aspang	Südbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle	St. Egyden	Pitten	Nach Ablauf von 14 Tagen, vom Tage der Verlautbarung an gerechnet	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. **Wien, 3. Juni 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Mai 1897, Z. 6830/I, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischen Eisenbahnen betreffend den Eisenbahntransport von Calcium-Carbid.

Da „Calcium-Carbid" in jüngster Zeit immer häufiger zur Versendung gelangt, findet das Eisenbahnministerium diesen Artikel unter den nachstehenden Bedingungen, vorläufig nur versuchsweise, zum Eisenbahntransporte zuzulassen: Calcium-Carbid muss in luftdicht verschlossenen eisernen Gefässen verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in diesen Gefässen nicht beigepackt werden.

Hievon wird die geehrte Verwaltung zur Danachachtung in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 16. Mai 1897.

Guttenberg m. p.

Eröffnung der Theilstrecke Halicz—Podwysokie der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów—Berezowica (Tarnopol).

Die Theilstrecke Halicz—Podwysokie der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów—Berezowica (Tarnopol) mit den Stationen Bołszowce, Skomorochy stare und Lipica dolna wird am 1. Juni 1897 für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Mit obigem Tage wird demnach die ganze Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów—Berezowica (Tarnopol) mit den Stationen Bołszowce, Skomorochy stare, Lipica dolna, Mieczyszczów, Krzywe, Kozowa, Słoboda-Teofipólka, Denysów-Kupczyńce, Chodaczków wielki und Ostrów-Berezowica für den Gesammtverkehr, mit den Haltestellen Nagrabie und Bucniów für den Personen- und Gepäcks-, sowie den Wagenladungsverkehr, schliesslich mit der Haltestelle Ostrów nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet sein.

Die Stationen Podwysokie und Potutory bleiben bis auf Weiteres gesperrt.

Stanislau, im Mai 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Binnenschiffahrts-Congress.

Im Sitzungssaale des niederösterr. Landhauses wurden am 25. Mai die Berathungen des Verbandstages für Binnenschiffahrt begonnen. Der Eröffnungssitzung wohnten bei die Herren: Se. Excellenz Handelsminister Freiherr von Glanz, der bayerische Gesandte Freiherr von Podewils-Dürnitz, der sächsische Gesandte Graf Wallwitz, der deutsche Geschäftsträger Seine fürstl. Gnaden Fürst von Lichnowsky, Landmarschall Freiherr von Gudenus, Bürgermeister Dr. Lueger, Kammerpräsident Mauthner und Oberst des Generalstabes Edler von Naswetter. Ueber 200 Delegirte aus allen Theilen der Monarchie und aus Deutschland nehmen an dem Congresse theil.

Der Präsident des Donauvereines Herr Reichraths-Abgeordneter Dr. Russ als Vorsitzender des Tages begrüsste die Versammlung in einer längeren Ansprache,

in der er sagte: Die grosse Theilnahme an dem Verbandstage gibt den Beweis von der in alle Kreise gedrungenen Ueberzeugung von der Nothwendigkeit, das Wasserstrassen-System auszubilden. Dieses System soll in inniger Verbindung mit Deutschland ausgebaut werden. Wir haben bei Schaffung des Verkehrswesens immer mit der Schwierigkeit des Terrains zu kämpfen, und dies entschuldigt es, dass wir hinter dem deutschen Reiche zurückstehen. Die Bestrebungen des Tages sind namentlich auf die drei grossen Schiffahrtswege gerichtet, welche die Donau mit dem Rhein, die Elbe und die Oder in Verbindung bringen sollen. Die Hoffnung auf bessere Entwicklung dieser Verkehrswege ist dadurch gross geworden, dass Se. Majestät der Kaiser in der letzten Thronrede die Bedeutung der Wasserstrassen hervorhob. Wir wissen es, dass diese Bestrebungen, dieses Programm bei allen Parteien ohne Unterschied die freudigste Unterstützung finden werden; insbesondere sei es freudigst zu begrüssen, dass die Regierung mit Vorlagen herantreten wird, welche die Eröffnung der binnenländischen Strassen zum Gegenstande haben. Der Präsident schloss mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Se. Majestät den Kaiser.

Bei der sodann vorgenommenen Constituirung des Bureau wurden in dasselbe berufen als Vicepräsidenten die Herren: Geheimrath von Wittich (Berlin), Seine Excellenz Dr. von Matlekovits (Budapest) und Oberbürgermeister Dr. von Schuh (Nürnberg). Dr. Russ gab sodann bekannt, dass Se. Durchlaucht Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe und Ihre Excellenzen Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Graf Badeni und der kgl. ungarische Ministerpräsident Freiherr von Bánffy das Ehrenpräsidium übernommen, ihre Abwesenheit jedoch entschuldigt haben.

Se. Excellenz Herr Handelsminister Freiherr von Glanz richtete sodann folgende Ansprache an die Versammlung: „Ich heisse Sie namens der Regierung herzlich willkommen. Diese Begrüssung richtet sich insbesondere auch an die liebwerthen Gäste aus Ungarn und dem verbündeten deutschen Reiche. Die Fragen, welche Sie in Erörterung ziehen werden und deren Klarstellung Sie Ihre hervorragende Sachkunde und die Kraft Ihrer Ueberzeugung widmen wollen, sind hochwichtiger Natur. Die Canäle und Wasserstrassen, um welche es sich handelt, sind im Laufe der letzten Jahre immer drängender, immer eindringlicher auf die Tagesordnung der öffentlichen Discussion gesetzt worden. Natürlich nicht als Selbstzweck, denn das ist ja bei Erscheinungen von so tiefgehender und grosser Art nie der Fall, sondern als ein Mittel zur Verwirklichung eines wichtigen wirthschaftlichen Postulates, nämlich des Postulates, die Transportwege zu verbessern. Dem classischen Thalatta, das fremde Völker und Zonen nicht trennt, sondern sie verbindet, ist in einem engen Raum zur Seite getreten der Ruf nach Binnenschiffahrtswegen, welche Verkehrsgebiete verbinden sollen, die seit Jahrhunderten mit einander in Beziehungen stehen. Ich kann Sie versichern, dass die Regierung Ihren Arbeiten, zu denen namentlich die verehrten Herren aus Deutschland einen grossen Schatz von Erfahrungen und Erfolgen mit sich bringen, zu denen wir erst in die Schule gehen müssen, ein lebhaftes Interesse entgegenbringt. Die Methode, die Sie anwenden werden, ist die richtige: die Allianz der modernen Technik und der Volkswirthschaft. Die eine das Ziel wägend, die andere den Weg weisend. Beide zusammen, Schulter an Schulter im Dienste der allgemeinen Interessen. Einem solchen Vorgehen kann man nur aufrichtigen Erfolg wünschen, und mit diesen Wünschen heisse ich Sie im Namen der Regierung herzlich willkommen.“

Herr Landmarschall Freiherr von Gudenus gab seiner Befriedigung über die Bestrebungen des Congresses Ausdruck, die namentlich bestimmt sind, der Urproduction ein neues erweitertes Feld zu schaffen.

Herr Bürgermeister Dr. Lueger begrüsste den Congress namens der Stadt Wien. Der Donaustrom — führte er aus — wäre wie geschaffen, reges Leben in die Bevölkerung zu bringen, den Handel zu fördern und auf diese Weise belebend zu wirken. Mir als Wiener thut es leid, wenn ich bei einem Vergleiche der Donau mit anderen Strömen den Eindruck gewinne, dass dieselbe mir wie ein vergessener Strom aus vergessener Welt erscheint, welcher dahinfliesst, ohne dass seine Kräfte benützt werden. Es wäre mir sehr lieb gewesen, wenn die Stadt Gelegenheit gehabt hätte, Sie im Rathhause begrüssen zu können, aber es wurde mir versichert, dass hiezu keine Zeit sei, und ich glaube dies auch jetzt bei Durchsicht des Arbeitsprogrammes. Vielleicht findet sich ein anderes Mal Gelegenheit dazu, Ihnen zu beweisen, dass Wien noch immer seinen alten Ruf der Gastfreundschaft zu wahren im Stande ist.

Der Präsident verlas sodann ein Zustimmungs-Telegramm Sr. k. und k. Hoheit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Franz Ferdinand von Oesterreich-Este.

Nach Erledigung der formellen Agenden überging der Tag zu den meritorischen Berathungen der Tagesordnung.

Oberbaurath Professor Arthur Oelwein sprach über den gegenwärtigen Stand der technischen Vorarbeiten und wirthschaftlichen Ermittlungen betreffend das Donau—Oder-Canalproject. Die Regierung verhandle noch mit den Concessionswerbern, und im Handelsministerium werde ein Project mit Ausführung von Schleusen bearbeitet. Einzelne Fachleute halten allerdings die Anwendung geneigter Ebenen für die rationellste Lösung. Der Referent widerlegte sodann die von den Gegnern dieses Canalprojectes ausgestreuten Bedenken und betonte die zwingende Nothwendigkeit des Canalbaues für den Kohlentransport, sowie jenen der landwirthschaftlichen Producte, sobald Deutschland mit den überseeischen Producten aus der Nord- und Ostsee auf der schiffbar gemachten Oder bis an die Grenze Oesterreichs vordringen würde. In diesem voraussehbaren Falle könnten die österreichischen Producte nur mit Hilfe eines gleich billigen Wasserweges die Concurrenz bestehen. Der Bau werde mindestens 20 Millionen Gulden kosten, aber auch dem Verkehre der Massengüter den entsprechend grossen Nutzen bringen.

Reichsraths-Abgeordneter Kaftan (Prag) berichtete über den gegenwärtigen Stand des Projectes für den Donau—Moldau—Elbe-Canal. Aufgabe des Comité war in erster Linie die Verfassung eines definitiven Generalprojectes, wobei sich das Comité für die Anwendung von geneigten Ebenen oder Schiffseisenbahnen entschied. Sobald die Prüfung der eingelangten Projecte erfolgt sein wird, werde der Bericht der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Indessen ist ein bedeutender Schritt zu Gunsten der Wasserstrassen im Königreiche Böhmen erfolgt durch die Bewilligung des Geldaufwandes für die Canalisirung der

122 Kilometer langen Strecke der Moldau und Elbe von Prag nach Aussig. Die diesbezügliche Commission hat mit grosser Energie die Vorarbeiten beendet und Alles vorbereitet, damit im heurigen Sommer mit dem Bau der ersten Stauanlage begonnen werden könne. Redner bezeichnete die Canalisirung der Moldau-Elbe als die erste Etape des Donau—Moldau—Elbe-Canals, welcher nicht nur drei wichtige Meere verbinde, sondern den internationalen Binnenverkehr dreier grosser Staatengruppen fördern würde.

Ingenieur Professor Steiner (Prag) erstattete hierauf Mittheilungen über ein Project betreffend eine Canalverbindung über Oberösterreich und legte ein eingehend durchberathenes Project vor, welches die Verbindung von Budweis nach Oberösterreich auf dem kürzesten Wege plant. Die Länge würde 90 Kilometer, die Kosten 34 Millionen betragen.

Reichsraths-Abgeordneter Dr. Fořt (Prag) berichtete über die bisherigen Erhebungen, die zur Ermittlung der volkswirthschaftlichen und finanziellen Rentabilität des Donau—Moldau—Elbe-Canals gepflogen worden sind, und betont, dass es dringend geboten sei, auch diesfalls, sowie es in technischer Hinsicht geschehen sei, positive Grundlagen und Sicherheit des Calculs zu schaffen, wenn die massgebenden Kreise sich der Canalfrage gegenüber nicht absolut kühl verhalten und in der Lösung derselben eine Art Zukunftsmusik erblicken sollen. Es gelte, ein auf unmittelbarer Ermittlung der Thatsachen beruhendes Bild der finanziellen Rentabilität zu entwerfen, welches mit einem Schlage die Idee der Verwirklichung näher bringen würde. Da der bisherige Vorgang in Folge vielfacher und technischer Schwierigkeiten kaum allein zum Ziele führen dürfte, beantragte Redner, zum Zwecke der Ergänzung und Erweiterung der statistisch-commerciellen Forschung der einzelnen Handelskammern an die Regierung mit dem Ersuchen heranzutreten, unter Anwendung aller der Executive zustehenden Machtbefugnisse die Ermittlung sämmtlicher auf die finanzielle Rentabilität bezughabenden Thatsachen systematisch vorzunehmen und die gewonnenen Resultate unter Zuziehung von Kammern und einzelner Fachmänner einheitlich zu verarbeiten.

Bauunternehmer Wörner (Aschaffenburg) erörterte das Project des Freiherrn von Pechmann, durch welches eine Verbindung der Isar von München an mit der Donau geplant war. Freiherr von Pechmann ging von dem Gedanken aus, dass es nothwendig sei, der Wassersparung wegen zwei Schiffe in den Canälen durchschleusen zu können. Der Referent erklärte, das Unternehmen durch die Darlegungen am Verbandstage fördern zu wollen, da es beiden verbündeten Staaten von Nutzen sei.

Ingenieur Urbanitzky (Linz) trat auf Grund eines von ihm ausgearbeiteten Projectes für eine directe Linie von Budweis nach Linz durch Oberösterreich ein.

Der frühere ungarische Handelsminister Hieronymi erklärte, die berufensten Fachleute Ungarns seien der Ansicht, dass die Verwirklichung des Donau—Oder-Canals sowohl im Interesse Oesterreichs wie Ungarns liege, hauptsächlich im Interesse Ungarns, wenn in Oesterreich nach Westen und Nordwesten führende Canäle entstehen. Die Frage, ob der Canal über Theben oder Wien geführt werden solle, sei von untergeordneter Bedeutung, weil beim Durchgangsverkehre der Umweg verhältnissmässig gering sei und nicht in Betracht komme. Er wolle der Frage nicht präjudiciren, ob nicht ein Zweigcanal von Theben nach Angern führen solle, auch nicht die ökonomische Seite berühren, ob ein solcher Zweigcanal auch die Kosten decken werde, aber er müsste sehr bedauern, wenn solche Meinungsdifferenzen, die dann aufgebauscht werden, das Zustandekommen eines hochwichtigen Werkes verhindern sollten. Diese Differenzen wären blos Wasser auf die Mühle der Gegner dieses Projectes.

Reichsraths-Abgeordneter Freiherr von Skrbensky (Delegirter der k. k. Wiener Landwirthschafts-Gesellschaft) gab dem Wunsche Ausdruck, dass schon bei Ausarbeitung der Canalprojecte sowohl auf die Verkehrsverhältnisse als auch auf die Bodenmelioration Rücksicht genommen werden möge.

Dr. Volz, Syndicus des hüttenmännischen Vereines in Kattowitz, wendete sich gegen die Bedenken der österreichischen Kohlengewerke wegen der Concurrenz mit den preussischen Kohlen. Der Canal eröffne weite Absatzgebiete und werde beiden Theilen Nutzen bringen. Bei diesen Dingen müsse man auch die Interessen der Consumenten berücksichtigen, und zu diesen zähle auch die Industrie. Der Canal werde sicherlich zur Folge haben, dass sowohl die österreichische als die preussische Kohle billiger werden.

Nachdem noch geheimer Hofrath Eith (Ulm) und Gemeinderath Lamich (Troppau) gesprochen hatten, wurde die Sitzung um 2 Uhr Nachmittags geschlossen.

Das in der Sitzung vom 26. Mai erstattete Referat des geheimen Regierungsrathes Professor A. Riedler (Berlin) über die Schiffshebewerke rief eine lebhafte Debatte hervor. Director Schönbach, unter dessen Leitung das erwähnte gemeinsame Project der fünf böhmischen Maschinenfabriken ausgearbeitet worden, legte einen Detailplan vor. Das Project zeigt eine einfach wirkende Querbahn, welche mit einer Steigerung von 1:5 eine Höhe von 100 m in einem Hube ersteigt. Die Länge der Bahn beträgt circa 500 m. Die schwierige Aufgabe der Vertheilung des Druckes des über 3000 t schweren Schiffstroges auf die Fahrschienen ist durch eine neuartige Anordnung von continuirlich zur Wirkung gelangenden Wälzungsrollen erreicht. Die Bewegung des Schiffswagens erfolgt elektrisch mit Zahnradgetriebe. Professor Steiner beleuchtete die Vortheile des Hebewerkes. Architekt Gollwitz (Augsburg) wies darauf hin, dass gerade das System der Hebung der Schiffe auf schiefen Ebenen sehr geeignet sei, beim Donau-Main-Canal entsprechende Verwendung zu finden.

Die Referate über die Schiffbarkeit der Flüsse und die wichtigsten Canalisirungsprojecte leitete Herr Oberbaurath Ritter Weber von Ebenhof mit einem Vortrage über die derzeitige und weiter anzustrebende Schiffbarkeit der Donau ein. Er schilderte die Nothwendigkeit, die durch Schiffahrtscanäle zu verbindenden Flüsse Donau, Moldau, Elbe, Oder und Main auf den Grad ihrer bestehenden und erreichbaren Schiffbarkeit zu untersuchen, um hiedurch womöglich die Herstellung gleicher Tauchtiefen sowohl in den zu verbindenden Flüssen, als in den Canälen zu erzielen. Bei einer derart geregelten gleichmässigen Fahrtiefe wird es auch möglich sein, in allen Theilen des Wasserstrassennetzes Schiffe derselben Dimensionen verkehren zu lassen. Was die Schiffbarkeit der Donau anbelangt, so wurde diese durch die im Zuge befindliche

Regulirung in Folge der Zusammenfassung der vielfach getheilten Stromarme in eine einheitliche Fahrrinne zwar wesentlich gebessert, doch sind die Wassertiefen, namentlich zur Zeit der Niederwasserstände in den Monaten September bis December, immer noch so niedrige, dass die Schiffe von Theben aufwärts oft wochen- und monatelang kaum mit halben Ladungen verkehren können. Dieser Uebelstand ist umso empfindlicher, als gerade zu dieser Zeit die Abwicklung des ungarischen Getreideexportes erfolgt. Nachdem die Donau eine ungetheilte grosse Wasserstrasse ist, so müssen die Schiffe überall leicht verkehren können, und sind zu diesem Behufe folgende Tauchtiefen bei niedrigstem Wasserstande nothwendig: von Regensburg bis Passau 1·5, von Passau bis Gönyö 1·8, von Gönyö bis Orsova 2·1 und von Orsova abwärts 2·5 m. Die erforderliche Fahrtiefe bei diesem niedrigstem Wasserstande wird durch die vom Redner beantragte neuartige Regulirung für niedrige Wasser erreicht werden. Dieselbe Tauchtiefe von 1·8 m benöthigen aber auch die projectirten Schiffahrtscanäle, und wird dieselbe auch bei der Canalisirung der Moldau, Elbe und Oder angestrebt. Hiedurch wird ein einheitliches grosses Wasserstrassennetz geschaffen werden, dessen volkswirthschaftliche Bedeutung unverkennbar ist.

Baurath Mrasick (Prag) erstattete als Bauleiter der Moldau-Elbe-Canalisirungs-Commission Bericht über den Stand der Regulirungsarbeiten und des Canalisirungsprojectes in Böhmen. Die Untersuchung der Flussstrecken der Elbe und der Moldau von Prag bis Aussig hat ergeben, dass die vorgebrachten Wünsche der Schiffahrtsinteressenten nur durch die Canalisirung zu erfüllen seien. Das Project dürfte in kurzer Zeit fertiggestellt sein. Es wäre gewiss segensreich, wenn es durchgeführt würde, auch bezüglich der kleinen Elbe, damit die billige böhmische Braunkohle auf dem Wasserwege befördert werden könnte.

Geheimer Baurath und Oder-Strombaudirector Pescheck (Breslau) berichtete über die Schiffbarkeit der Oder, die auf dem System der Bohnen mit vorgelegten Grundschwellen beruhe. Das hauptsächliche Bestreben gehe dahin, die Schiffahrt möglichst wenig zu behindern, und durchschnittlich trat in letzter Zeit eine Stockung von acht Tagen in Folge hohen Wasserstandes ein.

Sectionsrath Iszkowski (Wien) erörterte die zur Schiffbarmachung nothwendige Regulirung der galizischen Flüsse. Das galizische Wassernetz umfasst an schiffbaren und schiffbar zu machenden Flüssen 920, an flossbaren Flüssen 1410, zusammen 2330 km. Im Sinne der letzten, aus dem Jahre 1891 stammenden Bestimmungen über die gemeinsame Regulirung der Weichsel längs der russisch-österreichischen Grenze sind von Krakau abwärts bereits 43 km vollkommen regulirt und ergeben eine minimale Fahrtiefe von 1·2 bis 1·4 m. Die voraussichtliche Beendigung der Regulirungsarbeiten der Weichsel ist für das Jahr 1912 zu erwarten. Auf der Weichsel wird schon heute ein regelmässiger Verkehr mit zwei der österreichischen Staatsverwaltung gehörenden Dampfer-Remorqueuren unterhalten. Der Grenzfluss Breniza ist bereits vollständig regulirt und hat eine Wassertiefe von 1 m. Redner wendete sich sodann den Canalprojecten zu, welche eine Verbindung des Dnjester mit der San und der Weichsel bezwecken, für die Herstellung einer zusammenhängenden Wasserstrasse vom Schwarzen Meere zur Nord- und Ostsee.

Kaufmann Julius Klein aus Budapest führte Klage über die verfehlte bayerische Verkehrspolitik sowohl vom agrarischen als auch finanziellen Standpunkte. In technischer Beziehung sei die Ausdehnung der Schiffahrt bis Ulm keine Frage des Könnens, sondern des Wollens.

Universitäts-Professor Dr. Günther (München) hob in seiner Entgegnung hervor, dass die bayerische Regierung auf ihre agrarische Mehrheit Rücksicht nehmen müsse. Uebrigens deute die ungarische Transportsteuer auch nicht auf das allzu starke Festhalten Ungarns an den internationalen Verträgen hin.

Geheimer Hofrath von Eyth (Ulm) bezeichnete die Ausdehnung der Donauschiffahrt bis Ulm als Nothwendigkeit ersten Ranges.

Referent Klein erklärte, er könne nach verlässlichen Informationen mittheilen, dass die ungarische Regierung sich mit der Absicht trage, anlässlich der bevorstehenden Steuerreform die Transportsteuer abzuschaffen.

Nachmittags gelangte folgendes an den Präsidenten Dr. Russ gerichtete Telegramm zur Verlesung: „Kaiser Wilhelm II. dankt für die ihm von dem Verbandstage dargebrachte Huldigung und spricht die Hoffnung aus, dass die Verhandlungen, denen er mit dem lebhaftesten Interesse folgt, den verbündeten Reichen zum Nutzen und Segen gereichen werden. Botschafter Graf zu Eulenburg."

Hofrath Hillinger, Vorstand des hydrotechnischen Bureau im k. k. Handelsministerium, referirte über die Frage der Einführung einer einheitlichen Bautype für die drei Hauptcanäle und beantragte, dass bei Aufstellung einer solchen Type in erster Linie auch der Wasserstand und die Wassertiefe der anschliessenden Flüsse ins Auge gefasst werden.

Hofrath Kareis besprach die Anwendung der Elektricität in der Binnenschiffahrt. Das glänzendste Beispiel elektrischen Betriebes einer Wasserstrasse bietet der Canal in Japan, welcher den See Biwa mit der Hafenstadt Kioto verbindet. Die in der Nähe des Sees vorhandenen Wasserkräfte dienen sowohl zur Erzeugung der Elektricität zur Traction auf dem Canale als auch zur Beleuchtung verschiedener Ortschaften längs des Canales; es werden aber auch Elektromotoren in Industrie- und Kleingewerbe-Anlagen von jenen Erzeugungsstätten der Elektricität gespeist. Ein ähnlicher Fall liegt in Ober-Oesterreich vor. Hier sind Wasserkräfte vorhanden, welche nicht nur einem zwischen Budweis und Neuhaus an der Donau geplanten Canale, dessen Trasse und Durchführbarkeit genauest studirt ist, Elektricität als Betriebskraft liefern könnten, sondern auch noch für Industrie-Anlagen und für Beleuchtung der längs der Canalstrecke vorhandenen Ortschaften und für deren Motoren Verwendung fänden.

Director Heinrich Baumgarten (Budapest) erörterte die Aufstellung einer Normalschiffstype für die untere und obere Donau.

Oberingenieur Wilhelm Renner (Budapest) beantragte, einer eigenen Commission das Studium der Fragen betreffend die Construction einer auf der Donau und allen drei Canälen zur Verwendung kommenden Normalschiffstype zu überlassen.

Oberbaurath Ritter von Weber begrüsste es mit Genugthuung, dass auf dem Verbandstage die schiefe Ebene einen Sieg gefeiert habe.

Einem Antrage des Oberbaurathes Oelwein entsprechend, wurde die Verbandsleitung beauftragt, die vom

Oberingenieur Renner und Hofrath Hillinger gestellten Anträge durchzuberathen.

Nach einem Referate des Generalsecretärs Dr. David Pap (Budapest) über die Nothwendigkeit der Schaffung einer einheitlichen Binnenschiffahrts-Statistik wurde der zweite Verhandlungstag geschlossen.

Am letzten Verhandlungstage wurden zunächst mehrere Referate aus den früheren Sitzungen erledigt. Erwähnt seien hier einige interessante Mittheilungen des kgl. ungarischen Ministerialrathes von Kvassay über die Schiffahrtsverhältnisse der Donau und deren Nebenflüsse in Ungarn.

Schiffahrts-Oberinspector Luppan constatirte bezüglich der Schiffbarkeit der Donau, dass in der Strecke Gönyö—Wien und auf der Kataraktenstrecke eine wesentliche Besserung eingetreten sei; dies gelte auch bezüglich der Route Passau—Wien, leider sei nichts geschehen, um die Klagen über den Zustand der Strecke Regensburg—Passau zu beseitigen.

Eine Reihe von Rednern sprach über wissenschaftliche Studien auf dem Gebiete der Hydrographie.

Oberbaurath Lauda, Vorstand des hydrographischen Centralbureau (Wien), erörterte den Weg zur Organisirung des hydrographischen Dienstes und Angliederung desselben an den praktischen Wasserbau.

Der kgl. ungarische Sectionsrath von Kovacs (Budapest) sprach über den einheitlichen Wassermeldedienst der Verbandsländer. Es müsse eine einheitliche Form des Wassermeldedienstes festgesetzt werden, ohne Rücksicht auf die Art der Verwaltung der die Beobachtungen vollziehenden verschiedenen Ortsanstalten.

Kammerrath Lieben erörterte die Frage, ob ein Canal nach der Adria möglich sei und unter welchen Voraussetzungen er praktisch durchgeführt werden könnte. Ein solcher Weg könne gefunden werden, wobei allerdings zwei gewaltige Wasserscheiden zu überwinden sind. Redner zeichnete in grossen Zügen den sich darbietenden Weg. Die Schwierigkeiten, welche diesem Werke entgegenstehen, und die ausserordentlich grossen Kosten, welche es erfordern wird, sollen in keiner Weise unterschätzt werden. Darum soll auch den drei grossen Canälen nach Norden und Westen der Vorrang unbedingt gewahrt bleiben. Doch sei es gerechtfertigt, schon heute auch die Möglichkeit einer Verbindung nach Süden in Erwägung zu ziehen, durch welche die anderen Wasserstrassen eine Ergänzung und Belebung erfahren würden. Wien würde dadurch erst recht zum Mittelpunkte eines grossen Schiffsverkehres, Triest bekäme die lange gesuchte Zu- und Abfahrtstrasse, und zwischen den Sudeten- und Alpenländern würde ein Austausch von Producten ermöglicht, die heute, als zu schwer beweglich, unbenützt bleiben.

Bureauvorstand Böhm des Handelsmuseums besprach die commercielle Bedeutung des Donau-Oder-Canals. Der wichtigste Einwand, der gegen dieses Project erhoben wird, gipfelt in der Behauptung, dass eine Wasserstrasse, welche sich — wie dieser Canal — in ihrer ganzen Länge der Trasse einer bestehenden Eisenbahn anschmiegt, diese Bahn schädigt und zum mindesten überflüssig ist. Der Referent wies dagegen an der Hand von Ziffern nach, dass die Durchschnitts-Bruttoeinnahmen der österreichisch-ungarischen Hauptbahnen beispielsweise für Wagenladungsgüter im Jahre 1894 per Tonnen-Kilometer 1·905 kr. betrug, während auf den durch zahlreiche Wasserstrassen concurrenzirten Eisenbahnen Deutschlands die correspondirende Ziffer 2·247 kr. betrug. Die Bahn befördere rasch und theuer, der Wasserweg sei langsam, aber billig. Darin liege das ganze Programm des Canalprojectes und seine Existenzberechtigung. Der Referent erörterte schliesslich die Bedeutung des Canals für die wichtigsten Handelsartikel, die er nach der Reihe eingehend besprach.

Landes-Oberingenieur Stanislaus Chrzaszczewski erörterte die Wichtigkeit eines Oder-Weichsel-Canals und legte namens der westgalizischen Kammer dem Verbandsausschusse nahe, die Verwirklichung dieser Linie anzustreben.

Ingenieur Urbanitzky (Linz) trat für die Erbauung des Canals Linz—Rosenberg—Budweis ein, der deshalb den Vorzug verdiene, weil er im Ganzen 49 km lang sei.

Alfred Freiherr von Offermann (Brünn) beantragte folgende Resolution: „Den Regierungen von Oesterreich und von Ungarn wird dringend empfohlen, um für Wasserstrassenbauten Privatunternehmungen heranzuziehen, im Gesetzgebungswege festzustellen: 1. die bei Wasserstrassenbauten vom Staate und von den Ländern zu gewährenden Vortheile und Begünstigungen; 2. die Sicherung der hiebei nothwendigen Grundexpropriationen; 3. das Mass der von Interessenten und Anrainern zu stellenden wasserrechtlichen Ansprüche und ihre etwaigen Beitragsleistungen; 4. die Verpflichtung öffentlicher Verwaltungsorgane, die jedesmaligen erforderlichen Verhandlungen zwischen den Unternehmern und den verschiedenen Interessentenkreisen selbst einzuleiten und thunlichst zu fördern."

Schileny (Brünn) dankte namens der mährischen Landwirthschafts-Gesellschaft der Versammlung für die durch die Beschlüsse über den Donau-Oder-Canal der mährischen Landwirthschaft zutheil gewordene Förderung.

Reichsraths-Abgeordneter Freiherr von Kübeck beantragte eine Resolution, in der die betheiligten Regierungen ersucht werden, mit aller Beschleunigung und Energie die vom Tage angeregten Projecte durchzuführen.

Dr. von Dorn unterbreitete eine Resolution, in welcher der Wunsch ausgesprochen wird, dass für das Verhalten des Staates zur Frage der Durchführung eines projectirten Canals in erster Linie die Rücksicht auf den wirthschaftlichen Nutzen und erst in zweiter jene auf die unmittelbare finanzielle Rentabilität massgebend sei.

Alle diese Anträge und Resolutionen wurden angenommen.

Der Congress beschloss sodann, den nächsten Verbandstag in Nürnberg abzuhalten.

Der Vorsitzende Reichsraths-Abgeordneter Dr. Russ stattete dem Protector Sr. k. und k. Hoheit dem durchlauchtigsten Herrn Erzherzog Franz Ferdinand von Oesterreich-Este den Dank für die Förderung des Tages ab und erwähnte auch ehrend der Unterstützung Seitens Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Freiherrn von Glanz, dessen Initiative der Passus in der Thronrede über die Bedeutung der Wasserstrassen zuzuschreiben sei.

Mit einem vom Oberbürgermeister Hagen (Stettin) beantragten Dankesvotum für den Präsidenten und die Vicepräsidenten wurde der Verbandstag geschlossen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Suczawa: Errichtung der Personenhaltestelle Dawidów.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau vorgelegte Project für die Errichtung einer Personenhaltestelle beim Wächterhause Nr. 17 in km 18·4/6 der Strecke Lemberg—Czernowitz zwischen den Stationen Sichów und Staresioło mit der Benennung „Dawidów" zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6624/IV.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Bauconsensertheilung für die Herstellung einer Löschtransportbrücke auf dem Florentinischachte in Schwaz über die Rampengeleise der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project der Braunkohlengewerkschaft Florentini-Tiefbau in Schwaz betreffend die Herstellung einer Löschtransportbrücke auf dem Florentinischachte in Schwaz über die Rampengeleise der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8420/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Geleiseherstellungen in den Stationen Wolframitzkirchen, Wiese und Polna-Stecken.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Projecte für die Herstellung eines Stutzgeleises in Verlängerung des Geleises Nr. 1 in der Station Wolframitzkirchen, dann für die Herstellung je eines vierten durchlaufenden Geleises in den Stationen Wiese und Polna-Stecken zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7499/IV.]

— (Project der Anlage einer Gersteputzerei am Bahnhofe zu Tetschen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die baulichen Aenderungen am Getreideschuppen Nr. V am Bahnhofe in Tetschen behufs Anlage einer Gersteputzerei durch die Firma Schenker & Cie. in Wien der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 5677/IV.]

— (Linie Wien—Nimburg: Bauherstellungen in der Haltestelle Bisamberg.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Errichtung einer Veranda und die Vergrösserung des Nebengebäudes in der Haltestelle Bisamberg der Linie Wien—Nimburg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8532/IV.]

— (Anbau an das Wasserstationsgebäude in Mähr.-Budwitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines Zubaues zum nördlichen Anbaue des Wasserstationsgebäudes in Mähr.-Budwitz der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7066/IV.]

— (Linie Nimburg—Tetschen: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Lissa.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Lissa der Linie Nimburg—Tetschen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8497/IV.]

— (Linie Lissa—Prag: Herstellung einer Weichensicherungsanlage am Bahnhofe in Prag.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung einer Weichensicherungsanlage am Bahnhofe in Prag der Linie Lissa—Prag im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8498/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Geleiseumgestaltung in der Gemeinschaftsstation Parschnitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Geleiseumgestaltung in der Gemeinschaftsstation Parschnitz ertheilt. [E.-M.-Z. 7064/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg: (Bauconsensertheilung für die Herstellung eines Stalles beim Wächterhause Nr. 231.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Stalles durch den Bahnwächter Eduard Pfeifer beim Wächterhause Nr. 231 in km 198·2/3 der Linie Pardubitz—Seidenberg ertheilt. [E.-M.-Z. 8044/IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Herstellung einer Pulsometeranlage in der Station Morchenstern.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung einer Pulsometeranlage in der Station Morchenstern der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn ertheilt. [E.-M.-Z. 6766/IV.]

Localbahn Petrowitz-Karwin. (Variante km 4·5 bis 5·3: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Projectes für die Variante in km 4·5—5·3 der Localbahn Petrowitz-Karwin die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Dr. von Marenzeller betraut. [E.-M.-Z. 7538/I.

Schiffahrt.

Donau-Regulirungs-Commission. (Auszug aus dem Protokolle der CCXI. Plenarsitzung.) In der am 19. Mai unter dem Vorsitze des Statthalters Erich Grafen Kielmansegg abgehaltenen Plenarsitzung der Donau-Regulirungs-Commission wurde vorerst das Finanz- und Baupräliminare pro 1897 berathen und genehmigt, sodann beschlossen, dem Begehren der Gemeinde Wien um Herabsetzung der Anlaufshöhe der Unterkante der neu herzustellenden Franzens-Brücke über den Donaucanal auf vier Meter zuzustimmen und zu den mit 24.000 fl. veranschlagten Kosten für die Herstellung von Quaimauern unter dieser Brücke einen fixen Beitrag von 12.000 fl. zu leisten. Weiters wurde ein von der Strombaudirection ausgearbeitetes Project über die Herstellung eines Gerinnes für die stagnirenden Grund- und Sickerwässer von Orth bis Witzelsdorf genehmigt, dann beschlossen, der Militärverwaltung einen Theil des Inundationsterrains stromabwärts der Kronprinz Rudolph-Brücke zum Zwecke von Artillerie-Uebungen probeweise und gegen jederzeit zulässigen Widerruf zur Verfügung zu stellen. Eine längere Berathung erforderten die eingelangten Offerte für die Herstellung der Eisenconstructionen der Absperrvorrichtung in Nussdorf. Diesbezüglich beschloss die Donau-Regulirungs-Commission, die stattgehabte Offertverhandlung zu annulliren und eine neuerliche unbeschränkte Concurrenzausschreibung zu veranlassen, weil die materiell günstigsten Offerte wesentliche Formfehler aufwiesen, die übrigen aber unannehmbare Bedingungen stellten. Schliesslich wurde das Präsidium ermächtigt, den Guss der für die Widerlagspfeiler des Nussdorfer Wehres bestimmten monumentalen Löwen zu vergeben, und gelangte eine Reihe von Personalangelegenheiten zur Erledigung.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Geschäftsbericht und Bilanz 1896. Generalversammlung 1897.) Der Rechnungsabschluss der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für das Jahr 1896 weist eine wesentliche Erhöhung der Einnahmen gegenüber dem Vorjahre auf, woran in erster Linie der Schiffahrtsdienst, in bescheidenerem Umfange aber auch die sonstigen Geschäftszweige der Gesellschaft, der Betrieb der Mohacs-Fünfkirchner Bahn und die Kohlenwerke bei Fünfkirchen, participiren. Es betrugen nämlich die Einnahmen des Schiffahrtsdienstes fl 11,740.476·28, sonach um fl. 1,569.241·48 mehr als im Vorjahre, die Ausgaben dieses Dienstes fl. 10,869.904·67, d. i. um fl. 820.279·93 mehr als im Vorjahre, so dass das Reinerträgniss aus diesem Geschäftszweige fl. 870.571·60, um fl. 748.961·55 mehr als im Vorjahre, ausmacht. Beim Betriebe der gesellschaftlichen Bahn ergab sich ein Reinertrag von fl. 387.006·86 (+ fl. 42 334·90 = 12 pCt.), bei jenem der Kohlenwerke ein solcher von fl. 632.234·02 (+ fl. 3292·04).

Der Schiffahrtsbetrieb wurde im Gegenstandsjahre am 7. März, also um 13 Tage früher als im Vorjahre, eröffnet und am 14 December, sonach um 14 Tage früher als im Jahre 1895, geschlossen. Die Schiffahrtsperiode umfasste sonach 272 (— 1) Tage und blieb gegen die erfahrungsgemässe Durchschnittsdauer um 16—17 Tage zurück. Die Länge der befahrenen Strecken betrug im Personendienste 2567 km gegen 3795 km im Jahre 1895 und 4173 km gegen 5382 km im Vorjahre im Frachtendienste, indem im Jahre 1896 im Personendienste der Verkehr im Schwarzen Meere mit 1102 km, zwischen Tultscha und Sulina mit 89 km, im Szt.-Endreer Donauarm mit 31 km und in der Donaucanalstrecke Stephaniebrücke—Nussdorf mit 6 km, im Frachtendienste aber ebenfalls der Schwarze Meer-Dienst mit 1102 km, die Befahrung der Strecke Pruthmündung—Sulina mit 150 km, sowie jene der Strecke Bogdany—Szt.-Endre und mehrerer kleinerer Strecken mit zusammen 67 km aufgelassen und nur die Fahrten im Pruth bis Leova (+ 137 km) ausge-

dehnt wurden. Die Zahl der Lade- und Haltestellen betrug 287 (+ 7), die Zahl der ständigen Agentien 143 (— 4), von welch letzteren 122 durch gesellschaftliche Beamte, 21 durch Provisionsagenten bedient wurden. Von den Stationen entfallen auf die Donau 119, auf die Drau 3, auf die Save 11, auf die Theiss 7, auf den Bégacanal 2, auf den Franzenscanal 1 und, nach Ländern gruppirt, auf Bayern 6, auf Oesterreich 28, auf Ungarn 71, auf Bosnien 5, auf Serbien 8, auf Rumänien 17 und auf Bulgarien 8. Die Wasserstände waren für die Schiffahrt bis zum Herbste ungemein günstig; erst von Mitte October an erschwerte das Niederwasser an zahlreichen Stellen der Strecke Gönyö—Passau den Verkehr und mussten die Fahrzeuge zum Theile bis auf die Hälfte der Ladung gelichtet werden. Trotz dieser durch den Mangel an Niederschlägen eingetretenen Calamität war der Einfluss der fortschreitenden Stromregulirungsarbeiten, durch welche die geringen Wassermengen in der Fahrrinne zusammengehalten wurden, unverkennbar. Zur Erhaltung der nöthigen Fahrtiefe wurden übrigens auch gesellschaftliche Betriebsmittel herangezogen, und verzeichneten die gesellschaftlichen Rechenbagger eine Thätigkeit von 247 Arbeitstagen, welche Leistungen zum grössten Theile vergütet wurden. Die Eimerbagger arbeiteten durch 96 Tage, darunter 68 Tage für eigene Zwecke, 28 Tage für fremde Rechnung. Die Stromräumungsabtheilungen waren zwischen Theben und Gross-Maros 54 Tage, auf der Save und Kulpa 192 Tage thätig. Die Vermalung der Fahrrinne und die Erhebung der geringsten Wassertiefen wurden im Sinne der mit den k. k. österreichischen und kgl. ungarischen Behörden abgeschlossenen Verträge fortgesetzt.

Am 29. Februar 1896 wurde der Absperrdamm bei den Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor-Canale gesprengt und der Strom durch die Prigrada in den neuen Schiffahrtscanal eingelassen. Nach der officiellen Eröffnung des Canals wurden mehrere Probefahrten vorgenommen, und hat die erste Remorque durch denselben der gesellschaftliliche Dampfer „Thommen" am 18. März ausgeführt. Dieser Dampfer, ein Remorqueur von 600 indicirten Pferdekräften, benöthigte ohne Anhang zur Thalfahrt durch den Canal 3 Minuten, zur Bergfahrt 24 Minuten, während die Bergfahrt mit einem leeren Waarenboote 46 Minuten und mit einem mit 2640 q Kohle beladenen Waarenboote 66 Minuten beanspruchte, wozu die Maschine bis auf 1000 H P forcirt werden musste. Die beste durch einen Dampfer erzielte Zugleistung durch den Canal erzielte der gesellschaftliche Dampfer „Banhans", welcher am 1. December 1896 das 2834 q Ladung führende, auf 16¼ dcm getauchte Waarenboot Nr. 325 in 43 Minuten zu Berg remorquirte. Das zweite wichtige Ereigniss, welches in die Schiffahrtsperiode 1896 fiel, war die programmgemässe Beendigung der Regulirung auf der ungarischen Donaustrecke Theben—Radvány, mit welcher im Herbste 1895 begonnen worden war.

Der für die Stromverhältnisse der österreichischen Donaustrecke Wien—Ybbs nicht mehr entsprechende Zustand der Touagekette führte zur definitiven Einstellung des Kettenschiffahrtsbetriebes auf dieser Stromstrecke, an dessen Stelle ein Remorqueurdienst trat. Die Kette wurde gehoben und die entbehrlich gewordenen Dampfer in leistungsfähige Raddampfer umgebaut. Der Kettenschiffahrtsbetrieb ist gegenwärtig auf die Strecke Regensburg—Hofkirchen beschränkt.

Die neue Brücke über die Donau bei Straubing wurde am 15. December dem Verkehre übergeben, und wird nunmehr der Mittelpfeiler der alten Brücke, eines der lästigsten und gefährlichsten Schiffahrtshindernisse, endgiltig beseitigt.

An bedeutenden Havarien sind folgende zu nennen. Am 3. August wurde ein Waarenboot in der Furt Mišar in der Save durch Auffahren auf den Anker eines aus dem Fahrwasser gerathenen Ruderschiffes leck. Es havarirten 1566 q, das Fahrzeug selbst aber konnte bald wieder betriebsfähig hergestellt werden. In der Nacht vom 5. zum 6. August verursachte ein plötzlich ausgebrochener orkanartiger Sturm den Untergang des mit Bruchsteinen beladenen, zur Ausladung in Ordas angestellten offenen Waarenbootes Nr. 476. Die vordere Hälfte des Wracks konnte gehoben und an die Schiffswerfte Altofen gebracht werden. Das Hinterschiff wurde, da die Hebungsversuche keinen Erfolg hatten, mit behördlicher Bewilligung gesprengt. Das mit 2065 q Gerste beladene Waarenboot Nr. 655 fuhr am 11. October im Tau des Dampfers „Orsova" in der sehr schwierigen Passage bei Eckartsau auf. Noch im Laufe der Nacht, während welcher eine Hilfsaction nicht vorgenommen werden konnte, wurde die Schotterbank, auf der das Boot sass, von der heftigen Strömung derart unterwaschen, dass sich die ursprüngliche stromrechte Lage des Bootes veränderte und letzteres in Folge der ungleichmässigen Belastung entzweibrach, wodurch die Ladung havarirte. Das Wrack wurde nach Schiffahrtsschluss zerlegt und beseitigt. Am 11. October wurde das Waarenboot Nr. 929 im Tau des Dampfers „Szövetség" nächst Vilshofen zufolge des Aufgreifens auf Felskugeln leck und sank, wobei 3334 q Weizen havarirten. In allen diesen erwähnten Fällen, sowie bei einigen anderen kleinen Havariefällen hat sich die Schiffsmannschaft ausnahmslos bewährt.

Der Schiffspark bestand, abzüglich der beim Jahresschlusse noch im Baue befindlichen neuen Schiffe, aus 179 Dampfern mit 15.334 nominellen, bezw. 61.870 indicirten Pferdekräften, darunter aus 151 Raddampfern, 23 Schraubendampfern und 5 Kettenschiffen. Die Standesverminderung gegenüber dem Vorjahre um 7 Dampfer ist die Folge der Cassiruug der Dampfer „Actaeon", „Aurora", „Brcsko", „Daphne", „Minerva", „Metternich" und der Umwandlung des Dampfers „Sajo" zum Dampfkrahn. Die Kettenschiffe „Erlaf" und „Traisen" wurden in Radremorqueure umgewandelt. Der Schlepppark zählte Ende 1896 794 eiserne Waarenboote und 60 Lichterboote, zusammen 854 (+ 27) eiserne Boote mit 348.520 t Tragfähigkeit, und 8 (— 5) hölzerne Schiffe mit 3053 t. Das Tragvermögen der Schleppflotte vergrösserte sich um 19.584 t. Ausserdem zählten zum Stande der Flotte 3 Dampfbaggermaschinen, 1 Dampfbaggerkrahn, 2 Fruchtelevatoren, 5 schwimmende Dampfkrahne und 1 Dampfpumpenboot.

Die Leistungen dieses Schiffsparkes waren folgende: Von den Dampfern legten zurück die Personen- und Localschiffe in 105.250 Fahrstunden 1,426.723 km, die Remorqueure und Frachtschiffe in 223.793 Fahrstunden 1,598.406 km, die Schraubendampfer in 37.542 Fahrstunden 340.463 km, die Kettenschiffe in 9487 Fahrstunden 49.834 km, sämmtliche Dampfer in 376.073 (+ 51.366) Fahrstunden 3,415.426 (+ 328.514) km. Die Waarenboote leisteten einschliesslich der Lichterboote 5,027.449 (+ 848.072) km. Die Anzahl der auf eine durchschnittliche Entfernung von 145 km geschleppten fremden Fahrzeuge betrug 4097 (— 577), welche zusammen 596.020 (— 16.532) km zurücklegten. Die Gesammtleistung des abgelaufenen Jahres stellt sich daher auf 5,760.814 (+ 831.549) Schleppbootkilometer. Die Mehrleistung gegenüber dem Vorjahre beträgt bei den Dampferfahrstunden 15·8 pCt., bei den Dampfbootkilometern 10·6 pCt., bei den Schleppschiffkilometern 16·9 pCt. Im Passagierschiffdienst wurden 579.005 (— 14.776) Reisende befördert, darunter 70.833 I. Classe, 79.757 II. Classe, 409.238 III. Classe, 19.177 Militärs, im Localdienste 2,677.445 (+ 458.908) Personen. Die Gesammtzahl der beförderten Personen stellt sich daher auf 3,256.450 (+ 444.132 = 15·8 pCt.), die Gesammt-Personenkilometerleistung auf 104,638.673 (+ 1,429.661) Personenkilometer. Im Güterverkehre kamen zur Aufgabe 1,113.871 (+ 38.692) t Kaufmannnsgüter, 978.039 (+ 215.752) t Körnerfrüchte und 148.609 (+ 22.441) t Regiekohle, zusammen 2,240.519 (+ 277.385 = 14 pCt.) t.

Die Tonnenkilometerleistung betrug für Eilgüter 2,092.196, für Frachtgüter 363,315.703, für Frucht 594,392.150, für Militärgut 212.705, für Regiekohle 52,007.708, für Regiegüter 2,340.721, für in fremden Fahrzeugen remorquirte Güter 77,423.192, zusammen 1.091,784.375 (+ 168,465.765) Tonnenkilometer.

Die Schiffswerften anlangend, wurden in der Hauptwerfte zu Altofen 533.178 (+ 15.256) Arbeitstage gezählt. Der höchste Arbeiterstand war 1810 (+ 8), der mittlere 1700 (+ 3), der niederste 1614 (— 20) Mann. Von Neubauten sind zu nennen die Fortsetzung des Baues des Dampfers „Timok", der Beginn des Baues von 2 Triplex-Remorqueuren, die Vollendung von 10 Stück eisernen Schleppbooten à 650 t, der Beginn und die Vollendung von 14 Stück derartigen Booten und der Beginn von 18 solchen Booten. Umgestaltet wurden unter Anderem Dampfer „Sajó" in Dampfkrahn „Jucz", die Kettendampfer „Erlaf" und „Traisen" in Remorqueure, Dampfboot „Minerva" in Ponton Nr. 6, ein Waarenboot in die schwimmende Werkstätte Nr. IV, 2 offene Waarenboote in Dachschleppe, die Localmaschine der Schiffsschmiede in eine Betriebsmaschine für die schwimmende Werkstätte in Galatz, die Localmaschine der Schlosserei in eine Betriebsmaschine der schwimmenden Werkstätte in Semlin; cassirt wurden die schwimmende Werkstätte Nr. III, Heckraddampfer „Brčka", 5 Waarenboote, 3 Pontons. Von Maschinen wurden die für Dampfer „Timok" vollendet, die Triplexmaschinen für 2 Remorqueure, sowie die Maschinen für 2 Dampfer für den gemischten Dienst begonnen, die Compoundirung für Dampfer „Drina", „Josef" und „Kulpa" vollendet; Dampfer „Franz Josef" erhielt die umgebaute Maschine der „Minerva", schwimmender Dampfkrahn „Jucz" einen Priestmann'schen Krahn und Worthington-Dampfpumpe, ein Propeller einen completen drehbaren Dampfkrahn. Ausserdem wurden zahlreiche Maschinenbestandtheile als Ersätze für Dampfboote erzeugt, 15 Kessel vollendet und eingesetzt, 10 Stück Kessel begonnen und vollendet, während 13 Stück sich im Baue befinden. Reparaturen wurden ausgeführt an 190 Dampfern, 432 Waarenbooten, 62 Landungsobjecten und 11 sonstigen Fahrzeugen. In

der Giesserei wurden 498.678 kg verschiedene Gussstücke, im Walzwerk 714.660 kg Façoneisen erzeugt.

Auf der Werfte zu Korneuburg belief sich die Gesammtzahl der Arbeitstage auf 76.228 (+ 1225). Der höchste Arbeiterstand weist 280 (+ 4), der mittlere 262 (+ 18), der niederste 245 (+ 15) Köpfe auf. Die Thätigkeit dieser Werfte betreffend, wurden 4 eiserne Waarenboote zu 650 t vollendet, 4 begonnen und vollendet, 4 begonnen. Ebenso wurde ein eisernes Motorboot und der Schiffskörper eines Elevators hergestellt. Umgestaltet wurden 2 eiserne Waarenboote in Pontons, cassirt 2 hölzerne Pontons. Einer Hauptreparatur wurden 2 Dampfer, 3 Waarenboote und 1 Ponton unterzogen, am Stapel waren behufs Ausbesserung 1 Dampfer, 4 Waarenboote und 3 Pontons. Insgesammt wurden Reparaturen an 159 Dampfern, 61 Waarenbooten, 4 Baggern, 58 Landungsobjecten und 4 sonstigen Fahrzeugen ausgeführt, verschiedene Ersatzstücke für Dampfer erzeugt, 21 Kesselrevisionen an Dampfern und 3 Kesselreparaturen vorgenommen, Dampfer „Török-Becse" und Localboot III mit neuen Wasserrädern, Dampfer „Marie Valerie" und „Greifenstein" mit einem Langer'schen Rauchverzehrungsapparate versehen.

Die Betriebsrechnung des Schiffahrtsdienstes weist an Einnahmen auf: Für den Personentransport fl. 1,561.070·85, und zwar für Civilpersonen fl. 1,489.755·75, für Cabinen und Gepäck fl. 43.267·13, für Militärtärtransporte fl. 28.047·97; für den Gütertransport fl. 9,606.944·70, darunter für Eilgüter fl. 105.443·16, für Frachten fl. 8,076.036·91, für die Remorque von Privatschiffen fl. 427.620·13, für die Vermiethung von Dampfern und Schleppen fl. 118.142·12, für Geld- und Briefbeförderung fl. 2071·42, für Ladegebühren fl. 648.693·66, für Wartgelder fl. 31.541·57, für Lagerzins fl. 49.326·66, für Waaggeld fl. 10.887·05, für Nachnahmeprovisionen fl. 18.728·77, für andere Transportnebengebühren, als: Schifftungs- und Umschlagsgebühren, Auf- und Ablegegebühren fl. 118.456·25; an verschiedenen Einnahmen fl. 572.460·73, darunter an Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Gold (Agiogewinn) fl. 446.593·15; die Gesammteingänge bezifferten sich somit mit fl. 11,740.476·28 (+ 1,569.241·48), die Gesammtausgaben mit fl. 10,869.904·67 (+ 820·279·93). Von den letzteren entfallen auf die allgemeine Verwaltung fl. 577.973·93, darunter für die Centralleitung in Wien fl. 472.005·77, für die Verkehrsdirection in Budapest fl. 87.624·28, für das Agentien-Inspectorat an der unteren Donau in Galatz fl. 18.343·28; auf den Schiffsdienst fl. 6,581.992·11, darunter für die Centralleitung fl. 39.732·23, für nautische Streckenleitungen fl. 138.669·28; auf den Stationsdienst fl. 1,083.374·24, auf Steuern und Gebühren fl. 517.864·87, auf den ärztlichen Dienst fl. 49.697·81, auf Unterstützungen und Abfertigungen fl. 35.069, auf besondere Ausgaben fl. 53.303·31, auf Abschreibungen fl. 1,569.608·23, auf Beiträge an den Pensionsfonds fl. 402.021·54, sonach Reinertrag fl. 870.571·61 (+ 748.961·55).

Das Betriebsergebniss der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn weist an Einnahmen fl. 884.367·87 (+ 42.798·35) auf, denen an Ausgaben fl. 497.361·01 (+ 463·45) gegenüberstehen, so dass sich ein Reinertrag von fl. 387.006·86 ergibt. Von den Einnahmen entfallen für Personen fl. 26.834·42, für Militär fl. 585·02, für Gepäck fl. 705·39, für Eilgüter fl. 3511·29, für Frachtgüter 71.338·34, für Kohlentransporte fl. 510.290·24, für sonstige Eingänge fl. 271.103·07.

Die gesellschaftlichen Kohlenwerke ergaben an Einnahmen fl. 1,218.298·51, an Ausgaben fl. 574.469·52, was einen Nettogewinn von fl. 643.828·99, beziehungsweise nach Abzug der Quote zum gesellschaftlichen Pensionsfonds per fl. 11.594·97 einen solchen von fl. 632.234·02 (+ 3292·04) bedeutet. Die Gesammtförderung ist von 5,834.457 q auf 6,146.403 (+ 310.046) q gestiegen, welches Mehr ausschliesslich von den alten Werken erzeugt wurde. Im Einzelnen wurden gefördert im Fünfkirchner Revier 2,157.569 q, im Szabolcser 1,905.194·5 q, im Vasaser 1,612.325 q und in den neu erworbenen vormals Koch'schen Werken 471.325 q. Der durchschnittliche Arbeiterstand betrug 2993 Mann, das für den nächstjährigen Abbau verfügbare Kohlenquantum 9,265.266 q.

Das General-Gewinn- und Verlustconto weist auf im Soll: an Tilgungsquoten fl. 5645, an Anlehenszinsen fl. 836.538·70 (— 15.836·80), an Transportgarantiepönale fl. 289·59, an Abschreibung von der Forderung an den gesellschaftlichen Pensionsfonds fl. 650.000, an Bezügen der Administration fl. 15.000, an Gewinnsaldo fl. 1,376.221·48; im Haben: einen Saldovortrag von fl. 25.734·22, einen Saldoübertrag aus den Betriebsrechnungen des gesellschaftlichen Schiffahrtsdienstes, der Bahn und der Kohlenwerke von fl. 1.889.812·19, Contocorrentzinsen per fl. 118.148·06, den Uebertrag des Special-Reservefonds per fl. 350.000 und die Beiträge der Staatsverwaltung pro 1896 per fl. 500.000.

Die Administration beantragte, von dem Reinerträgnisse per fl. 1,376.221·48 abzüglich des Saldovortrages vom Vorjahre per fl. 25.734·22, sonach von dem Betrage per fl. 1,350.487·26 in Gemässheit des auf Grund des Gesetzes vom 4. April 1892 abgeschlossenen Uebereinkommens zwischen der Staatsverwaltung und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 15 pCt. = fl. 202.573·09 der Regierung zurückzuzahlen, eine Dividende von 4 pCt. per Actie = fl. 1,008.000 auszuzahlen und den Restbetrag von fl. 165.648·39 auf neue Rechnung vorzutragen.

Die am 19. Mai unter Vorsitz des Administrationspräsidenten Excellenz Freiherrn von Banhans abgehaltene Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft, bei welcher 57 Actionäre anwesend waren, welche 1263 Actien mit 186 Stimmen vertraten, wurden der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss, sowie die Anträge der Administration wegen der Verwendung des Reingewinnes genehmigt, der Beitrag zum Schiffsassecuranzfonds für die Jahre 1897—99 festgesetzt, die fixen Bezüge der Administration von fl. 15.000 auf fl. 20.000 erhöht und die ausscheidenden Administratoren wiedergewählt.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CII. Stückes.) Das am 26. Mai herausgegebene CII. Stück enthält unter

Nr. 3219: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 19. Mai 1897, Z. 43.381, betreffend die Beschränkung des Viehverkehres aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CIII. Stückes.) Das am 28. Mai herausgegebene CIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3220: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 24. Mai 1897, Z. 8640/II, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in einzelnen Eisenbahnstationen des Landes Oberösterreich.

Nr. 3221: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 25. Mai 1897, Z. 10.119, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Teleorman.

Schlossbergbahn in Graz. (Generalversammlung.) Am 31. März fand in Graz unter dem Vorsitze des Obmannes des Directionsrathes Dr. Leopold Link und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Statthaltereirathes Dr. Carl Russ, die erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz statt. Anwesend waren neun Actionäre, welche 1190 Actien mit 118 Stimmen vertraten. Aus dem vom Directionsrathe erstatteten Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass im Geschäftsjahre 1896 die Brutto-Einnahmen der Bahn sich auf 21.289·21 fl., der Restauration auf 6455·26 fl., sohin zusammen auf 27.744·47 fl. beliefen, während andererseits die Betriebs- und Erhaltungskosten der Bahn 16.981·48 fl., die Betriebs- und Erhaltungskosten der Restauration 5638·17 fl., dann die Passivzinsen 4205·58 fl. betrugen, so dass sich ein Nettoertrag von 919·24 fl. ergab. Die Generalversammlung beschloss, den Geschäftsbericht des Directionsrathes zu genehmigen, letzterem das Absolutorium zu ertheilen und den obgedachten Nettoertrag von 919·24 fl. auf Rechnung des Jahres 1897 vorzutragen. Die ausscheidenden Revisoren wurden wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 8054/1.]

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im k. k. Eisenbahnministerium Dr. Hans Kolisko zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Eisenbahn Marienbad-Karlsbad" ernannt. [Z. 1248/E.-M.]

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann Johann Maydl in Kralowitz mit den Functionen eines Regierungscommissärs für die Localbahn Rakonitz-Mlatz betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1897 gelangt der vorgenannte Tarifnachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Fahrpreise und Bestimmungen für Streckenkarten, sowie eine Aenderung der im Haupttarife vom 15. Juni 1896 enthaltenen Bestimmungen für Tour- und Retourkarten.

Wien, am 31. Mai 1897. [387]

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung directer Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Glas und Glaswaaren.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1897 gelangen für die Beförderung von Glas und Glaswaaren (Ausnahmetarif Nr. 17) von Breslau nach Ulmeni directe Frachtsätze zur Einführung.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Wien, am 31. Mai 1897. [388]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Getreidesendungen von ungarischen Stationen nach Genf transit.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 tritt im obbezeichneten Verkehre zum Ausnahmetarife vom 1. August 1896 für die Beförderung von Getreide der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter Anderem Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen der Tariftabellen und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 30. Mai 1897. [389]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartirungssätzen.

Mit 1. Juni 1897 gelangen Kartirungssätze nach und von Mähr.-Budwitz—Jamnitz für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits zur Einführung.

Exemplare dieser Kartirungssätze sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 31. Mai 1897. [390]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Directer Personenverkehr mit Nordseebädern.

Einführung eines neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den directen Personenverkehr mit den Nordseebädern Helgoland, Westerland, Wittdün-Amrum und Wyk auf Föhr tritt nicht am 1. Juni, sondern erst am 1. Juli 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 29. Mai 1897. [391]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Hundeausstellung in Bromberg 1897. (Transportbegünstigung.) Anlässlich der vom 22. bis 24. Mai 1897 in Bromberg stattfindenden Hundeausstellung werden für die Beförderung der zur Ausstellung bestimmten Hunde und sonstigen Ausstellungsgegenstände rücksichtlich der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nachstehende Tarifermässigungen gewährt, und zwar:

a) für Hunde: der Einheitssatz von 0·4 kr. ö. W. pro Stück und Kilometer sowohl für die Beförderung zur Ausstellung als auch für die Rückbeförderung an den Aussteller nach der ursprünglichen Versandtstation;

b) für sonstige Ausstellungsgegenstände: die frachtfreie Rückbeförderung an den Aussteller des den Hintransport begleitenden Frachtbriefes.

Die Bedingungen, unter welchen diese Frachtbegünstigungen zur Anwendung gelangen, sind:

ad a) bezüglich der Hunde im Tarif-Theile I, Abschnitt C—IX/g,

ad b) bezüglich der sonstigen Ausstellungsgegenstände im Tarif-Theile I, Abschnitt C – VI, enthalten.

Der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité haben die Sendungen auf dem Rückwege zu begleiten.

Die Aufgabe der Sendungen hat, wie folgt, zu geschehen:

Die Sendungen sind an eine Mittelsperson in jener deutsch-österreichischen Grenzstation zu adressiren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat.

Dieser Mittelsperson ist der Frachtbrief für die Strecke von dem Aufgabeorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze, der Original-Frachtbrief für den Hinweg und die Bescheinigung des Ausstellungscomité zu übergeben. Die Mittelsperson hat die Sendung mit neuem Frachtbriefe wieder aufzugeben und diesem Frachtbriefe nachbezeichnete Belege beizufügen:

1. den Original-Frachtbrief für den Hinweg;
2. die Bescheinigung des Ausstellungscomité;
3. den Frachtbrief vom Aufgabeorte bis zur deutsch-österreichischen Grenze.

Die Anwendung der Tarifermässigung für die Ausstellungsthiere, sowie die gebührenfreie Rückbeförderung der Ausstellungsgegenstände ist vom Absender auf dem für den österreichischen Durchlauf auszustellenden neuen Frachtbriefe im Sinne des § 51, Punkt (1) e, des Eisenbahn-Betriebsreglements ausdrücklich zu verlangen.

Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist auf den österreichischen Strecken unzulässig.

Die Rückbeförderung hat auf dem Wege der Hinbeförderung zu erfolgen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1134	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Györ M.A.V.	Wolin	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	228 Heller		Im Kartirungswege		
1135	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Cellulose als Frachtgut	Weissenbach-St. Gallen	Arnau	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	100·4 kr. – 200·8 h	186 h	14·8 h	Im Kartirungswege		
1136	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz, und zwar: a) des Ausnahmetarifes A, b) des Ausnahmetarifes B, Abtheilung β, c) des Ausnahmetarifes C, Abtheilung β, d) des Ausnahmetarifes D, Abtheilung β laut des Theiles II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896	Wadowice	Altwasser Beuthen O.S.E. Borsigwerk Breslau O.S.Bhf. Dittersbach Eutritzsch Gleiwitz Görlitz Gottesberg Halle a. d. S. Haynau Karf Kattowitz Königshütte O.S. Leipzig I (Bayer. Bhf.) Leipzig II (Dresd. Bhf.) Leipzig Eilenb. Bhf. Ludwigsglück Morgenroth Myslowitz Neustadt O.S. Potschappel Ruda Schoppinitz O.S.E. Schoppinitz R.O.U.E. Schwientochlowitz Stahlhammer Trotha Vossowska Waldenburg i. S., oberer Bhf. Waldenburg i. S., unterer Bhf. Zabrze Zabrze Coaksanstalt Zittau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Ad a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ad b), c) und d) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der für die betreffenden Ausnahmetarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1897	Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 15. Mai 1896	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	Mark-pfg. a) b) c) d) 2 3 1 3 3 3 1 3 3 3 1 3 2 3 1 3 2 3 1 3 2 3 1 3 3 3 1 3 2 3 1 3 2 3 1 3 2 3 1 3 2 3 1 — 3 3 1 3 3 3 1 3 3 3 1 3 2 3 1 3 2 3 1 3 2 3 1 3 3 3 1 3 3 3 1 3 3 3 1 3 2 3 1 — 2 3 1 3 3 3 1 3 2 2 — 2 3 3 1 3 3 3 1 3 2 3 1 3 2 3 1 3 3 — — — 2 3 1 3 2 3 1 3 3 3 1 3 3 3 1 3 2 3 1 —	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Für Sendungen von Holz der Ausnahmetarife B, C und D, für welche die Frachtberechnung auf Grund der Frachtsätze der Abtheilung α erfolgt, finden die nebenstehenden Frachtbonificationen keine Anwendung. Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1137	Oesterr. Nordwestbahn		Zucker aller Art (exclusive Rohzucker)	Adlerkosteletz	Stockerau	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen erfolgt durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	135	63·9	71·1	Im Kartirungswege		
				Časlau					121	54·2	76·8			
				Doudleb					135	63·5	71·5			
				Dobrowitz					151	65·9	85·1			
				Neubidschow					149	65·3	83·7			
				Rossitz					129	60·8	68·2			
				Sedletz-Kuttenberg					125	55·8	69·2			
				Slatinan					129	58·1	70·9			
				Kuttenberg Stadt					—	59·8	—			
				Wrdy-Bučic					—	61·7	—			
				Žleb					—	61·7	—			
									Kreuzer					
1138	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Kolin Oe.N.W.B.	Časlau	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	9·0	4·8	4·2	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zur Strassenpflasterung in Časlau bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Časlau als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
									7·6	4·8	2·8			
									Heller					
1139	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält	Roveredo	Prag K.F.J.B. (K.k.St.B.), Prag-Bubna (B.E.B.), Prag-Sandthor (B.E.B.), Smichow (B.E.B.), Smichow (K.k.St.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 10. Juni 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband, Tarif, Theil II vom 1. Jänner 1894	457	400	57	Im Kartirungswege		
					Pilsen				415	370	45			
					Budweis				395	346	49			
1140	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification	Střebichovic-Vinařic	Bubenč	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	21·6 kr.	13·3 kr.	8·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8		9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben		Bemerkungen
						von	nach	Nebenstehende Relationsbezeichnung ist abzuändern in		
								von oder nach	nach oder von	
52	Nr. 48 vom 27. April 1897	938	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rumänische Eisenbahnen	Für die in der Classification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits angeführten Artikel	Nowosielitza	Braila, Constanta und Galati	nebenstehenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Braila, Constanta, Galati loco und transit	

Offert-Ausschreibung

Für die Wiener Stadtbahn ist die Lieferung von **Gepäcks- und Waarenaufzügen mit elektrischem Antrieb** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst je ein Stück Gepäcksaufzug im Aufnahmsgebäude der Stationen Heiligenstadt und Hauptzollamt, ferner ein Stück Waarenaufzug in der Markthalle der Station Michelbeuern.

Das Angebot hat entweder auf einzelne oder auch auf alle drei Aufzüge zu lauten.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen bei der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn in Wien, VII., Mariahilferstrasse Nr. 126, I. Stock, zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens **24. Juni l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn eingereicht werden.

Wien, im Mai 1897.

K. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 65. **Wien, 5. Juni 1897.** **X. Jahrgang.**

Der hohen Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 10. Juni 1897 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 27. Mai 1897, Nr. 1016/H.-M., betreffend die in Aerarialverträge aufzunehmende Gerichtsstandsclausel.

Im Hinblicke auf die in der Jurisdictionsnorm (Gesetz vom 1. August 1895, R.-G.-Bl. Nr. 111) und in der Executionsordnung (Gesetz vom 27. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 79) enthaltenen Bestimmungen über die Vereinbarung eines Gerichtsstandes wird der mit dem Erlasse des k. k. Finanzministeriums vom 18. November 1856, Z. 15.076, F.-M.-Vgs.-Bl. Nr. 51, beziehungsweise mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 28. November 1856, Z. 4237/H.-M., H.-M.-Vgs.-Bl. Nr. 90, festgestellte Wortlaut der in Contracte und Urkunden, welche das Aerar oder demselben gleichgehaltene Fonds betreffen, aufzunehmenden Gerichtsstandsclausel in folgender Weise abgeändert:

I.

In den aus diesem Vertrage etwa entstehenden Rechtsstreitigkeiten, welche nicht kraft Gesetzes einem besonderen Gerichtsstande ausschliesslich vorbehalten sind, ist das Aerar (der Fonds, die Stiftung . . . . .), wenn es (er, sie . . . . .) als Kläger auftritt, berechtigt, auch bei den sachlich zuständigen Gerichten am Sitze der k. k. Finanzprocuratur in . . . . . einzuschreiten, oder

II.

Für alle aus diesem Vertrage etwa entspringenden Rechtsstreitigkeiten, welche nicht kraft Gesetzes vor einen ausschliesslichen, besonderen Gerichtsstand gehören, sind in erster Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze der k. k. Finanzprocuratur in . . . . . ausschliesslich zuständig.

Ob im einzelnen Falle die eine oder die andere Fassung zu wählen sei, ist dem Ermessen der betreffenden administrativen Behörde überlassen.

Glanz m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft, eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Wenzel Formánek in Königgrätz mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 20. September 1894, Z. 48.624 (Verordnungs-Blatt Nr. 119 ex 1894), ertheilte und mit den Erlässen vom 23. April und 9. October 1895, ZZ. 20.605 und 58.357, vom 4. April und 26. October 1896, ZZ. 2796/I und 11.223/I (Verordnungs-Blatt Nr. 60 vom 23. Mai, Nr. 132 vom 12. November 1895, Nr. 50 vom 5. Mai und Nr. 132 vom 17. November 1896), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen in Freihöfen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. Mai 1897. Z. 6665/I.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Die Staatsverwaltung besitzt der Wiener Tramway-Gesellschaft gegenüber das freie Genehmigungsrecht der Fahrpläne, und es ist in das freie Ermessen derselben gestellt, die Erfordernisse für die Genehmigung der Fahrpläne selbst zu bestimmen.

2. Die Androhung der Sequestration und der Concessionsentziehung im Falle der Nichtbefolgung der behördlichen Anordnungen ist durch die bestehenden Gesetze und Vorschriften begründet.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Wiener Tramway-Gesellschaft gegen die Entscheidungen des k. k. Handelsministeriums vom 25. Juli 1895, Nr. 58.063 ex 1894 und 27.262, betreffend die Feststellung einer Winter-, bezw. Sommerfahrordnung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

I. Mit dem Erlasse der niederösterreichischen Statthalterei vom 16. September 1894, Z. 69.574, wurde dem von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Entwurfe der Winterfahrordnung für die Periode 1894 auf 1895 die erbetene Genehmigung versagt, weil dieser Entwurf dem Verkehrsbedürfnisse nicht genüge. Es wurde ferner die Gesellschaft unter Hinweis auf § 12 der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238 (also unter Androhung der Sequestration nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze) angewiesen, einen nach gewissen Weisungen verbesserten Entwurf der Fahrordnung vorzulegen, und es wurde hiebei verfügt, dass bis zur Genehmigung dieses Entwurfes die letzte Sommerfahrordnung in Kraft zu bleiben habe.

Der dagegen von der Gesellschaft ergriffene Recurs wurde vom Handelsministerium mit der ersten der heute angefochtenen Entscheidungen, d. i. mit der Entscheidung vom 25. Juli 1895, Z. 58.063, unter Berufung auf das mit dem Ministerium des Innern gepflogene Einvernehmen zurückgewiesen.

II. 1. Mit dem Erlasse der niederösterreichischen Statthalterei vom 18. April 1895, Z. 37.989, wurde weiters dem von der beschwerdeführenden Gesellschaft vorgelegten Entwurfe einer Sommerfahrordnung für das Jahr 1895 die Genehmigung verweigert, weil auch dieser Entwurf nach der Anschauung der erkennenden Behörde dem Verkehrsbedürfnisse nicht genügte, und erhielt die Gesellschaft „unter dem ausdrücklichen Hinweise auf die Bestimmungen des § 12 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und beziehungsweise jene der §§ 138 und 152 des Gewerbegesetzes vom 20. December 1859, R.-G.-Bl. Nr. 227, den gemessenen Auftrag, sofort mit Beginn der Sommerperiode, d. i. mit 1. Mai 1895, eine die im vorgelegten Fahrplane vorgesehene Fahrtleistung übersteigende Wagenanzahl nach Massgabe ‚detaillirter‘ Anweisungen in Betrieb zu setzen.“

„Im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen“ — heisst es weiter in dem Erlasse — „würde die Statthalterei sich genöthigt sehen, sofort die Sequestration des gesellschaftlichen Unternehmens zum Zwecke der Durchführung eines den öffentlichen Interessen entsprechenden Betriebes beim Handelsministerium zu beantragen, und hätte die Gesellschaft überdies bei fortgesetzter Weigerung, den verkehrsbehördlichen Anordnungen Folge zu leisten, die Concessionsentziehung im Sinne der schon oben citirten betreffenden Bestimmungen der Gewerbeordnung zu gewärtigen.“

Die Gesellschaft wurde ferner angewiesen, unbeschadet dieser provisorischen Anordnungen einen neuen Fahrordnungsentwurf zur Genehmigung vorzulegen, „welcher folgenden Anforderungen zu entsprechen haben wird:“ — Folgt eine Reihe von einzelnen Verfügungen.

Hierauf fährt der Erlass fort:

„Schliesslich wird schon jetzt bemerkt, dass die Statthalterei sich vorbehält, auch nach erfolgter Genehmigung der im Sinne der vorstehenden Anordnungen zu verfassenden und vorzulegenden neuen Fahrordnung nach Massgabe der aus deren Durchführung sich ergebenden Erfahrungen unter Umständen eine noch weitergehende Erhöhung der Fahrleistung zu fordern, im Falle des Fortbestandes der Ueberfüllung in den Einspännerwagen die fernere Verwendung dieser Wagen gänzlich zu untersagen, endlich bei sich ergebenden Anständen wegen Nichteinhaltung der Fahrordnung die fahrplanmässige Festsetzung der genau einzuhaltenden Abfahrts- und Ankunftszeiten der einzelnen Wagen zu verlangen.“

2. Nachdem der landesfürstliche Commissär der Gesellschaft angezeigt hatte, dass die Gesellschaft den im vorstehenden Erlasse gestellten Anforderungen nachzukommen mit ihren vorhandenen Betriebsmitteln physisch ausser Stande zu sein erklärt hatte, wurden mit dem Erlasse vom 20. April 1895, Z. 38.288, diese Anforderungen herabgesetzt und gleichzeitig die Gesellschaft aufgefordert, Nachweisungen über die ihr mögliche Fahrtleistung vorzulegen.

Der Schlussabsatz des Erlasses lautete:

„Dieser Erlass hat als wiederholte Einmahnung zur stricten Befolgung der verkehrsbehördlichen Aufträge und gleichzeitig als erste Verwarnung zu gelten.“

3. Nachdem die Gesellschaft unter Wahrung ihres Rechtsstandpunktes erklärt hatte, sich den behördlichen Anordnungen zu fügen, wurde nach einer gepflogenen commissionellen Verhandlung und nachdem die Betheiligten über die Erhöhung der Fahrtleistung, soweit sie möglich war, Anträge erstattet hatten, mit dem Erlasse der Statthalterei vom 3. Mai 1895, Z. 43.438, ausgesprochen:

„Gemäss dieser Anträge findet die Statthalterei unter Hinweisung auf die Erlässe vom 18. April 1895, Z. 37.989, und vom 20. April 1895, Z. 38.288, und insbesondere auch auf die in diesen Erlässen für den Fall von deren Nichtbefolgung in Aussicht gestellten Zwangsmassregeln und Rechtsfolgen die Gesellschaft anzuweisen, sofort alle jene Einleitungen zu treffen, welche, abgesehen von der seit 2. Mai l. J. bereits eingeführten Erhöhung der Fahrbetriebsleistung, nothwendig sind, damit längstens bis . . . . . eine allgemeine Erhöhung der täglichen Werktagsfahrtleistung um . . . . . Fahrtkilometer platzgreifen könne und auch weiterhin die geforderten Erhöhungen der Fahrtleistungen zu diesen Terminen thatsächlich in Vollzug zu setzen.“

Gegen die vorstehend unter 1, 2 und 3 angeführten Erlässe der Statthalterei ergriff die Gesellschaft abgesonderte Recurse, welche mit der zweiten der heute angefochtenen Entscheidungen, d. i. mit der Entscheidung des Handelsministeriums vom 25. Juli 1895, Z. 27.262, zurückgewiesen wurden.

Die gegen die vorstehend angeführten Entscheidungen des Handelsministeriums vom 25. Juli 1895, ZZ. 58.063 und 27.262, hiergerichts erhobene Beschwerde, soweit

sie mit hiergerichtlichem Beschlusse vom 15. März 1897, Z. 609, aufrecht erledigt wurde, richtet sich

I. gegen die Berechtigung der Behörden zu den getroffenen Verfügungen, und

II. gegen die Androhung der Sequestration und der Concessionsentziehung.

ad I. In erster Richtung glaubt die Beschwerde den Gegenstand der Entscheidung richtig abzugrenzen, indem sie folgende Frage aufwirft:

„Ist die politische Behörde berechtigt, der Wiener Tramway-Gesellschaft besondere Betriebseinrichtungen, welche eine Vermehrung der Leistungen und damit eine Vermehrung des Betriebserfordernisses zur Folge haben, und die nicht im Rahmen der Concession und des von der Gesellschaft mit der Gemeinde Wien geschlossenen Vertrages gelegen sind, aufzuerlegen?"

Mit anderen Worten:

„Ist die politische Behörde berechtigt, einem vorgelegten Fahrplane, in welchem von der Wiener Tramway-Gesellschaft die vertragsmässig und concessionsmässig übernommenen Verpflichtungen erfüllt wurden, die Genehmigung zu versagen?"

Es ist klar, dass diese so gestellte Frage ihre negative Beantwortung zum Theil selbst vorwegnimmt; denn richtig wird die Frage — und zwar vorläufig unter Ausscheidung des Vertragsverhältnisses zur Gemeinde Wien — vor Allem so zu stellen sein:

Wurde von der Wiener Tramway-Gesellschaft die concessionsmässig übernommene Verpflichtung erfüllt oder nicht, und war deshalb die Staatsverwaltung verpflichtet, diese Fahrordnung zu genehmigen oder nicht; war sie ferner berechtigt, die thatsächlich der Wiener Tramway-Gesellschaft auferlegten Fahrleistungen von der Gesellschaft zu fordern, weil diese Leistungen im Rahmen der Concession gelegen waren, oder war sie dazu nicht berechtigt, weil dieselben den Rahmen der Concession überschritten? Bei Beantwortung dieser Frage wird — wie wohl nicht näher dargelegt werden muss — auch zu untersuchen sein, inwiefern der Gesellschaft in den Concessionsurkunden gewisse Leistungen direct oder aber indirect dadurch zur Pflicht gemacht werden, dass gewisse Organe berechtigt wurden, den Inhalt der Concessionsurkunden durch ihre Weisungen zu ergänzen und die Gesellschaft verpflichtet wurde, diesen Weisungen nachzukommen.

Diesbezüglich bestimmt nun die erste für die Probelinie vom Schottenthore durch die Alserstrasse ertheilte Concession vom 25. Februar 1865, Z. 16.814, im Punkt 5, dass die Fahrpläne der Genehmigung der Staatsverwaltung zu unterziehen seien, und im Allgemeinen der Grundsatz festgestellt werde, dass der Betrieb der Pferdeeisenbahn im Sommer wenigstens von 7 Uhr Morgens bis 12 Uhr Nachts und im Winter wenigstens von 7 Uhr Morgens bis 11 Uhr Nachts fortzusetzen ist.

Diese Bestimmung wird von der definitiven Concession für dieselbe Linie und mehrere andere Linien (Handelsministerial-Erlass vom 11. März 1867, Z. 4386), ferner von der Concession für eine weitere Linie (Handelsministerial-Erlass vom 2. Jänner 1869, Z. 22.580) herangezogen.

Hienach erscheint bezüglich der Fahrpläne der Gesellschaft für die durch die citirten Urkunden concessionirten Linien, abgesehen von der Bestimmung über den Beginn des Betriebes am Morgen und den Schluss desselben am Abend, das freie Genehmigungsrecht der Staatsverwaltung eingeräumt und es so in das freie Ermessen derselben gestellt, die Erfordernisse für die Genehmigung der Fahrpläne selbst zu bestimmen.

Eine andere, insbesondere die von der Beschwerde gewählte Auffassung dieser Disposition der Concessionsurkunden ist, ganz abgesehen von dem Zwecke und Wesen der Betriebsüberwachung eines Transportunternehmens, schon darum nicht möglich, weil die betreffende Bestimmung sonst anders stilisirt sein müsste; es müsste aus derselben irgendwie hervorgehen, dass die Genehmigung ertheilt werden muss, wenn die grundsätzliche Bestimmung über Beginn und Ende des Fahrtages eingehalten ist. Es wäre auch widersinnig, die erschöpfende Grundlage für die Betriebspflicht eines Unternehmens in der Festsetzung des Beginnes und des Schlusses des Betriebes an jedem Tage suchen zu wollen, und wenn hienach noch irgend ein Zweifel an der Intention dieser Bestimmung obwalten könnte, so löst er sich durch den Hinweis auf den gelegentlich der Ertheilung der Concession für die Probelinie approbirten Referentenantrag, worin mit Bezug auf die Frage, ob Ein Unternehmer oder mehrere zur Herstellung der Probelinie zugelassen werden sollen, wörtlich gesagt wird:

„Die Schaffung einer Concurrenz zum Schutze des Publicums erschien nicht nöthig, weil die Feststellung der Tarife und Fahrpläne und die Ueberwachung des Betriebes der Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehalten bleiben und weil für eine und dieselbe Linie immer nur Eine Concession ertheilt werden kann, daher eine eigentliche Concurrenz nicht geschaffen werden könnte."

Hieraus folgt, dass es zunächst für die älteren Linien im freien Ermessen der Staatsverwaltung liegt, einem Fahrplane die Genehmigung zu versagen. Damit ist nun allerdings auch das Recht verbunden, jene Bedingungen bekanntzugeben, unter welchen die Genehmigung erfolgen kann.

Es wäre aber, um die Schranken für dieses Recht zu ziehen, noch auf die Bedeutung der schon angeführten Einschränkung dieses Genehmigungsrechtes durch die grundsätzliche Bestimmung über den Beginn und das Ende des Betriebstages einzugehen, und es ist andererseits festzuhalten, dass aus dem Genehmigungsrechte von selbst noch nicht das Recht folgt, an Stelle der zu genehmigenden Fahrordnung eine selbst aufgestellte zu setzen, resp. die Gesellschaft zu Fahrleistungen zu verhalten, welche sie nicht vorgeschlagen hat.

Dies wird aber entbehrlich durch den Erlass des Handelsministeriums vom 21. April 1877, Z. 12.022, in welchem die Gesellschaft die Verlängerung der bis dahin ertheilten Concessionen bis zum 31. December 1925 ertheilt wurde und in welchem gesagt ist,

„dass die Staatsverwaltung auch während der erstreckten Concessionsdauer befugt sein soll, etwaige von ihr im öffentlichen Interesse, sowie insbesondere aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten als wünschenswerth erkannte Abänderungen der derzeit geltenden Concessionsbestimmungen jederzeit eintreten zu lassen."

Damit erscheinen auch die in den früheren Concessionsurkunden etwa aufgestellten Schranken beseitigt, und es ist das Entscheidungsrecht über die Betriebsbedingungen auch entgegen etwaigen Bestimmungen der Concessionsurkunden vollständig in das Ermessen der Staatsverwaltung gelegt. Denn es ist dieselbe nicht einmal an die Form der Erlassung einer neuen Concessionsurkunde gebunden; sie kann vielmehr „jederzeit" auch die Abänderung sogar einzelner Concessionsbestimmungen eintreten lassen.

Die Concessionen für die weiteren Linien wurden mit den Erlässen des Handelsministeriums vom 8. Juni 1882, Z. 15.278, vom 4. Juli 1883, Z. 22.842, vom 23. Juni 1884, Z. 21.313, vom 13. November 1884, Z. 36.600, und endlich vom 14. April 1889, Z. 44.959, unter Bezugnahme auf die früheren Concessionen und überdies mit dem überall wörtlich gleichlautenden Beisatze ertheilt,

„dass die genannte Gesellschaft verpflichtet ist, den Seitens der k. k. niederösterreichischen Statthalterei .... aufzustellenden besonderen Bedingungen in Ansehung des Baues und Betriebes obiger Linien, sowie den später im öffentlichen Interesse, insbesondere aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten, etwa zu treffenden einschlägigen Anordnungen genauestens nachzukommen,“ worin gewiss keine Einschränkung der für die früheren Linien stipulirten weitgehenden Rechte der Staatsverwaltung gelegen ist.

Allerdings erblickt die Beschwerde eine solche Einschränkung in der citirten Bestimmung, indem sie behauptet, die „öffentlichen Interessen“, insbesondere die „Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten“, welche die Statthalterei zu wahren habe, erstrecken sich nicht auf positive Fahrtleistungen im Interesse des Publicums, sondern bleiben auf das negative Recht des Verbotes eines verkehrsstörenden oder sicherheitswidrigen Betriebes beschränkt.

Diese Scheidung lässt sich vor Allem nicht consequent durchführen. Denn wenn feststeht, dass die Ueberfüllung von Tramwaywaggons aus Sanitäts- und Sicherheitsrücksichten vermieden werden muss, und wenn andererseits feststeht, dass bei unzureichendem Verkehre diese Ueberfüllung sich unvermeidlich einstellt, so dass nur die Wahl zwischen Einstellung des Betriebes oder der Einhaltung eines zureichenden Betriebes bleibt, so wird die letztere geradezu zur Sicherheits- und Sanitätsmassregel. Ueberdies ist aber zur Einschränkung des Begriffes der „Verkehrsrücksichten“ im Sinne der Beschwerde ein zureichender Grund nicht erfindlich. Verkehrsrücksichten sind nicht nur Rücksichten auf einen ungestörten, sondern auch solche auf einen ausreichenden und zweckentsprechenden Verkehr, und dass es die Absicht des Staates bei Concessionirung der Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft war, nicht nur Störungen des vorhandenen Verkehres hintanzuhalten, sondern ein neues, den Bedürfnissen des Publicums dienendes Verkehrsmittel ins Leben zu rufen, folgt nicht nur aus dem Wesen eines das factische Monopol der Benützung einzelner Strassenstrecken durch Schienenlegung geniessenden Unternehmens, sondern zum Ueberflusse noch aus dem die Concession für die Probelinie enthaltenden Erlasse des Handelsministeriums, worin den Concessionswerbern

„die Concessionirung des ganzen Wiener Eisenbahnnetzes auf die Dauer von 30 Jahren unter der Bedingung in Aussicht gestellt wird, dass die durch den Betrieb der Probelinien gewonnenen Erfahrungen die anstandslose Durchführbarkeit des Unternehmens, sowie dessen Gemeinnützigkeit in Beziehung auf die Forderung des öffentlichen Verkehres erweisen werden“.

Das „öffentliche Verkehrsinteresse“, dessen Wahrung sich die Staatsverwaltung in so weitgehendem Masse vorbehielt, ist also hier gewiss auch das Interesse, welches das Publicum an einem ausreichenden Verkehrsmittel hat. Allerdings nennt die Beschwerde gerade dieses Interesse des Publicums ein Privatinteresse, indem sie sagt, dass sich der Staat zum Anwalte der Privatinteressen des Publicums als Abnehmers der Leistungen ihres Unternehmens gemacht hätte.

Hier muss nun unterschieden werden. Wie schon dargelegt, kann durch unzureichende Fahrtleistungen die Ueberfüllung der Wagen veranlasst und können Rücksichten der Gesundheit und Sicherheit hintangesetzt werden, deren Verletzung auch bei einzelnen Individuum nicht als dessen Privatinteresse angesehen werden kann.

Im Uebrigen kann als richtig zugegeben werden, dass das Interesse jedes einzelnen Fahrgastes, welches er an einer rechtzeitigen und bequemen Beförderung hat, nicht als ein öffentliches bezeichnet werden kann; aber die Beschwerde vergisst, dass reine Privatinteressen dadurch zu öffentlichen werden, dass sie bei einer grossen Anzahl von Individuen eintreten. Es sind ja auch nur Privatinteressen Einzelner im Sinne der Beschwerde, welche der Staat schützt, wenn er im einzelnen Falle für die Leistungen und Producte gewisser Gewerbe nach § 51 der Gewerbeordnung Maximaltarife festsetzt, und ebenso sind es gewiss und in erster Linie die Interessen des durch die beschwerdeführende Unternehmung selbst zu vermittelnden Personenverkehres, welche der Staat dieser Unternehmung gegenüber zur Geltung zu bringen hat.

Dass dadurch bis zu einem gewissen Grade die Verfügung über die Prosperität des Unternehmens dem Ermessen, nicht der Willkür der entscheidenden Behörde anheimgestellt wird, ist richtig; allein dieser im Wesen der Verwaltungsthätigkeit liegende Umstand tritt auf zahlreichen Gebieten ein, ohne dass dem betroffenen Individuum die Möglichkeit gegeben wäre, daran etwas zu ändern. Hier aber stand es der beschwerdeführenden Gesellschaft frei, auf eine Concession, welche die Rechte der Staatsverwaltung nicht genau umschrieb, zu verzichten; dagegen wäre die Concessionirung eines factisch mit einem Monopol ausgestatteten Unternehmens in einer Weise, wie sie die Beschwerde als den geltenden Rechtszustand darzustellen sucht und welche eine schrankenlose Geltendmachung der einseitigen finanziellen Interessen des Unternehmens gegen die gemeinsamen Interessen breiter Bevölkerungsschichten auf Jahrzehnte hinaus ermöglicht hätte, mit den Pflichten der concessionirenden Staatsbehörden nicht vereinbar gewesen.

Für die von der Beschwerde gewählte Interpretation des Begriffes öffentlicher Interessen zieht dieselbe auch den Wortlaut der Allerhöchsten Entschliessung vom 25. Februar 1859, Z. 598 H.-M., heran, wonach das zur Concessionirung von Pferdebahnen ermächtigte Handelsministerium sich gegenwärtig zu halten hat,

„dass auf alle Rücksichten des unbeirrten öffentlichen Verkehres, sowie der Sicherheit überhaupt der vollkommenste Bedacht zu nehmen sei.“

Die Beschwerde argumentirt ferner aus dem Ministerialerlasse vom 8. Juli 1868, Z. 8858, welcher verfügt, dass die wirkliche Ausführung einer Pferdeeisenbahn dem Einverständnisse der Unternehmer mit den Eigenthümern der betreffenden Strassen anheimgestellt bleiben und im Wege dieses Uebereinkommens auch die Feststellung der durch die besonderen localen Rücksichten gebotenen Modalitäten erfolgen muss; allein der letztcitirte Erlass des Handelsministeriums besagt überhaupt nur so viel, dass mit der Concessionirung einer Pferdebahn nicht auch Rechte gegenüber dem Strasseneigenthümer eingeräumt werden, wie dies übrigens auch noch in dem von der Beschwerde ebenfalls heran-

gezogenen Erlasse des Handelsministeriums vom 4. Juli 1870, Z. 9054, des Näheren auseinandergesetzt ist, während die Allerhöchste Entschliessung wohl Normen dafür aufstellt, was bei Concessionirung einer Pferdebahn berücksichtigt werden muss, aber der einmal ertheilten Concession gegenüber nicht den Ausschlag gibt, zumal sie ja dem Handelsministerium keineswegs verbietet, auch auf andere als die dort aufgezählten Verhältnisse Bedacht zu nehmen.

Dass aber die Bestimmungen der Concessionsurkunden nur eine Paraphrase dieser A. h. Entschliessung seien, ist thatsächlich unrichtig, wie eine Vergleichung der Bestimmungen der Concessionsurkunden mit dem Texte der A. h. Entschliessung lehrt. Keiner ernsten Widerlegung bedarf endlich das Argument aus der angeblichen Rechtskraft des Erlasses des Handelsministeriums vom 19. Mai 1890, Z. 20.089, welcher — wie die Beschwerde behauptet — verfügt,

„dass in Zukunft der Sommerfahrplan jeweilig am 1. Mai zu activiren und bis 1. September zu belassen ist.“

Angesichts dieses Erlasses soll die Verfügung der Statthalterei, dass für die Winterperiode 1894/95 der Sommerfahrplan des Jahres 1894 provisorisch in Kraft bleibe, eine Rechtsverletzung involviren.

Ganz abgesehen nun davon, dass ja Entscheidungen über die Geltung von Fahrplänen der Staatsverwaltung gegenüber keiner Rechtskraft fähig sind und jeden Augenblick im öffentlichen Interesse geändert werden können, hätte sich die von der Beschwerde behauptete Rechtsverletzung am besten dadurch vermeiden lassen, dass die Statthalterei einen mit dem Sommerfahrplane des Jahres 1894 wörtlich übereinstimmenden Fahrplan für die Winterperiode 1894/95 als Winterfahrplan provisorisch eingeführt hätte, anstatt die kürzere Bezeichnung zu wählen und den Sommerfahrplan fortbestehen zu lassen.

Auch dass sich die Staatsverwaltung in der letzten Concessionsurkunde vom 14. April 1889, Z. 44.959, vorbehalten hat, nach Anhörung der Gesellschaft eine Betriebsordnung zu erlassen und so eine dauernde Ordnung der Betriebsverhältnisse der Gesellschaft herbeizuführen, vermag die Auffassung der Beschwerde nicht zu stützen. Denn diese Bestimmung besagt nur, dass eine dauernde Ordnung eingeführt wird; es kann aber aus derselben a contrario nicht gefolgert werden, dass bis zur Einführung dieser dauernden Ordnung eine Ordnung überhaupt ausgeschlossen sei und der Gesellschaft die Führung ihres Betriebes frei überlassen bleibe, zumal eben eine solche Interpretation — wie dargethan wurde — dem Wortlaute der schon citirten Bestimmungen der früheren Concessionsurkunden und auch dieser letzten Concessionsurkunde selbst widerstreiten würde.

Hienach erscheinen entgegen allen Einwendungen der Beschwerde die von der Staatsverwaltung im vorliegenden Falle ergriffenen Massregeln nach dem Inhalte der Concessionsurkunden gerechtfertigt.

Demgemäss kann auch das in der Beschwerde und in der von der mitbetheiligten Gemeinde erstatteten Gegenschrift eingehend ventilirte Vertragsverhältniss der beschwerdeführenden Gesellschaft zur Gemeinde Wien ausser Betracht bleiben. Die Beschwerde behauptet freilich das Gegentheil; sie verweist zunächst auf den schon citirten Artikel IX der letzten Concessionsurkunde, in welchem sich die Staatsverwaltung das Recht vorbehält,

„unter Berücksichtigung der Verpflichtungen, welche als Bedingung für die erhaltene Bewilligung zur Benützung öffentlicher Strassen für die Anlage und den Betrieb ihrer Pferdebahnlinien vertragsmässig übernommen worden sind,“

eine Betriebsordnung aufzustellen. Da nun die Gemeinde Wien in den über die Benützung ihrer Strassen geschlossenen Verträgen die Gesellschaft zu gewissen Betriebsleistungen verpflichtet und sich die Genehmigung der Fahrpläne vorbehalten hat, folgert die Beschwerde, dass diese der Gemeinde Wien gegenüber eingegangenen Verpflichtungen auch das Maximum dessen enthalten, was der Staat von der Gesellschaft verlangen kann.

Allein ganz abgesehen davon, dass der citirte Artikel IX Bestimmungen über die künftig festzustellende Betriebsordnung gibt und auf den vorliegenden Fall also keine Anwendung findet, enthält er die von der Beschwerde hineingelegte Schranke des Rechtes der Staatsverwaltung nicht; er sagt nur ganz zweckmässig, dass die Staatsverwaltung der Gesellschaft keine Pflicht auferlegen darf, welche dieselbe zwingen würde, ihren der Gemeinde gegenüber eingegangenen Verpflichtungen entgegenzuhandeln (Berücksichtigung der Verpflichtungen). Eine andere, insbesondere die von der Beschwerde behauptete, dem Wesen der staatlichen Verkehrsverwaltung direct widerstreitende Relation des Vertragsverhältnisses der Gemeinde zur staatlichen Ingerenz auf die Betriebsordnung müsste doch wohl in der Concessionsurkunde deutlicheren Ausdruck gefunden haben.

Eine solche Einschränkung des Rechtes der Staatsverwaltung folgt insbesondere auch nicht aus dem von der Beschwerde aufgestellten, an sich ganz richtigen Satze,

„dass die Regierung weder aus dem Titel des Concessionirungsrechtes, noch des Aufsichtsrechtes berufen sei, die Bedingungen der Strassenbenützung an Stelle der Gemeinde festzustellen oder abzuändern.“

Denn daraus geht nur hervor, dass, wenn die Staatsverwaltung in der Concession dem Unternehmen gewisse Fahrleistungen auferlegt hat, es der Gemeinde noch immer freisteht, demselben Unternehmen die Benützung ihrer Strassen solange zu verweigern, bis das Unternehmen sich den von ihr gestellten Bedingungen gefügt hat.

Dass umgekehrt der Staat bei Ertheilung einer Concession oder nach ertheilter Concession bei Geltendmachung seiner darin stipulirten Rechte an diejenigen Bedingungen gebunden wäre, unter welchen die Gemeinde ihre Strassen zur Benützung überliess, ist ein Trugschluss.

Demgemäss hat auch der § 28 des zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft geschlossenen Vertrages über die Wagenintervalle und über die tägliche Fahrzeit mit dem Rechte der Staatsverwaltung nichts zu thun; es ist vielmehr dieses Recht zur Ergreifung der im vorliegenden Falle der beschwerdeführenden Gesellschaft gegenüber getroffenen Massregeln von dem zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft bestehenden Vertragsverhältnisse unabhängig und besteht — wie dargethan wurde — auf Grund der der Gesellschaft ertheilten Concessionen, ohne dass zur Begründung dieses Rechtes die Heranziehung des neuen Gesetzes über die Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, nöthig wäre, so dass die Behauptung der Beschwerde, dass dieses Gesetz auf den vorliegenden Streitfall keine Anwendung finde, ausser Betracht bleiben kann.

Hienach erübrigt nur noch, auf den zweiten Beschwerdeeinwand einzugehen, welcher gegen die angedrohte Sequestration und Concessionsentziehung gerichtet ist.

Was zunächst die Sequestration anbelangt, so ist daran festzuhalten, dass mit dieser Androhung über die Voraussetzungen derselben nicht abgesprochen wurde, und es ist daher die Beschwerde unzulässig, soweit sie darlegt, dass diese Voraussetzungen nicht zugetroffen seien.

Dahingegen wird allerdings, wenn die Androhung der Sequestration durch eine competente Behörde erfolgt, angenommen werden müssen, dass damit auch ausgesprochen ist, ob diese Massregel dem betroffenen Rechtssubjecte gegenüber überhaupt verhängt werden kann, dass somit über diese Frage bereits eine Entscheidung im technischen Sinne vorliegt.

Die entgegengesetzte, vom Vertreter des belangten Ministeriums zur Geltung gebrachte Anschauung übersieht, dass schon in der Androhung einer Massregel, zu deren Verhängung die androhende Behörde competent ist, ein Zwang gelegen ist, der an sich in die Rechtssphäre des Einzelnen eingreift und nach § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, vor diesem Gerichtshofe bekämpft werden kann.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hatte also in diesen Beschwerdepunkt einzugehen.

In dieser Richtung muss zunächst hervorgehoben werden, dass die in der Beschwerde eingehend begründete und vom Vertreter des belangten Ministeriums bekämpfte Rechtsanschauung, dass die Pferdebahnen keine Eisenbahnen im Sinne der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, (des Eisenbahn-Concessionsgesetzes) und daher den Bestimmungen dieses Gesetzes nicht unterworfen sind, für den vorliegenden Fall nicht von Belang ist und daher hier nicht geprüft zu werden braucht. Denn die Richtigkeit derselben hätte nicht zur Folge, dass die Sequestration des Unternehmens der Gesellschaft überhaupt unzulässig wäre. Der § 5 der kaiserl. Verordnung vom 20. April 1854, R.-G.-Bl. Nr. 96, berechtigt nämlich die mit unmittelbarer Zwangsgewalt ausgestatteten politischen Behörden für den Fall, als die Verpflichtung zu einer Arbeit oder Naturalleistung gesetzlich besteht und dieser Verpflichtung nicht nachgekommen wird, „die mangelnde Leistung auf Gefahr und Kosten der Verpflichteten bewerkstelligen zu lassen“.

Dieses Recht wird in vielen Fällen geübt werden können, ohne dass zugleich ein unmittelbarer Eingriff in das Eigenthum oder andere Rechte des Verpflichteten stattfindet. Dies wird aber in anderen Fällen nicht möglich sein.

Die Beseitigung eines Wasserwerkes oder die Herstellung einer Schutzvorrichtung auf dem Grundstücke des Verpflichteten, die nöthige Ausbesserung eines Gebäudes desselben zur Vermeidung der Einsturzgefahr oder die Demolirung eines solchen wird nur bewerkstelligt werden können, wenn gleichzeitig dem Verpflichteten die Disposition über sein Eigenthum für eine gewisse Zeit entzogen wird.

Diese Zwangsgewalt wird, insofern die Realisirung des der Vollstreckung gesetzten Zweckes nicht anders als durch positive Mitwirkung des Verpflichteten, durch seine Mittel sowohl als auch durch seine Thätigkeit, nothwendig werden sollte, noch in dem Sinne vervollständigt, dass im § 6 der Behörde das Recht eingeräumt ist, für unvertretbare Leistungen des Verpflichteten oder bei Gefahr am Verzuge den Verpflichteten selbst zur Leistung „unmittelbar zu verhalten“, wodurch auch der directe physische Zwang zulässig erklärt ist.

Erwägt man nun, dass die Verpflichtung der Gesellschaft darin besteht, mit ihren Betriebsmitteln und auf ihren Geleiseanlagen, die wegen Raummangel durch andere nicht ersetzt werden können, eine gewisse Fahrleistung zu prästiren, so muss man zu dem Schlusse gelangen, dass die politische Behörde eventuell berechtigt ist, die Leistung durch jeden Dritten in der Weise prästiren zu lassen, dass auf Gefahr und Kosten der Gesellschaft der Betrieb mit der vorgeschriebenen Intensität factisch geführt wird, und dass, bis die Gesellschaft ihre Verpflichtung selbst erfüllt, jene Nutzeffecte mit ihren Betriebsmitteln erzielt werden, welche zu erzielen sie selbst verpflichtet ist, dass endlich die politische Behörde zu diesem Zwecke die verpflichtete Unternehmung durch unmittelbaren Zwang zur Duldung von Eingriffen in ihr Eigenthum, ja sogar zu positiven Leistungen verhalten kann.

Da es sich nun aber um Leistungen handelt, welche täglich in Intervallen von Minuten, ja auch Secunden, wiederkehren müssen, wenn der gewollte Effect realisirt werden soll, so muss sich die politische Behörde oder der von ihr gewählte Dritte der gesammten Betriebsmittel des Unternehmens derart bemächtigen, dass die Massregel zu einer Sequestration des Unternehmens wird, und wenn die Statthalterei sagt, sie werde „die Sequestration des Unternehmens“ beim Handelsministerium beantragen, so ist damit nur gesagt, dass das Handelsministerium, als im Besitze der tauglichen Organe zur Supplirung der der Gesellschaft obliegenden Leistungen, derjenige „Dritte“ ist, welchen die politische Behörde darum angehen wird.

Im § 12 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ist aber die Sequestration eines Eisenbahnunternehmens auch nicht näher definirt.

Wenn also die Statthalterei zur Durchsetzung von Anordnungen, welche sie — wie dies schon dargethan wurde — zu erlassen berechtigt war, als eine mit unmittelbarer Zwangsgewalt ausgestattete politische Behörde auf den § 12 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes hinweist, erklärt sie nichts anderes, als dass zur Durchsetzung dieser Anordnungen dem betroffenen Rechtssubjecte gegenüber die Sequestration des Unternehmens überhaupt zulässig ist und befindet sich damit — wie aus den vorstehenden Ausführungen erhellt — im Rechte.

Auch in der Androhung der eventuellen Anwendung des § 138 der Gewerbeordnung konnte der Verwaltungs-Gerichtshof eine die Rechte der Gesellschaft verletzende Gesetzwidrigkeit nicht erkennen, weil die hier in Frage kommenden Bestimmungen der Punkte b und c des citirten Paragraphen darthun, dass die Behörde unter Umständen, bei zutreffenden Voraussetzungen dieser Normen, auch mit der Concessionsentziehung vorgehen kann, mit dem Hinweise auf diese Massregel aber in die Rechtssphäre der Partei noch nicht eingegriffen wird.

Hienach war die Beschwerde auch in diesem Punkte als unbegründet abzuweisen.

[Erkenntniss vom 13. April 1897, Nr. 2117.]
[E.-M.-Z. 7318/I 1897.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Ladestelle am Vorbahnhofe Mähr.-Ostrau und einer von dieser Ladestelle zur Zuckerfabrik des Carl Glassner führenden Rollbahn: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn namens des Carl Glassner vorgelegte Project über die auf Kosten des Bauwerbers auszuführende Herstellung einer normalspurigen Ladestelle am Vorbahnhofe Mähr.-Ostrau und einer von dieser Ladestelle zur Zuckerfabrik des Bauwerbers führenden — mit animalischer Zugkraft zu betreibenden — schmalspurigen Rollbahn der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7631/IV.]

— (Herstellung einer neuen Bahnhofshalle in Krakau.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat den Bauconsens für die Herstellung einer neuer Bahnhofshalle am Bahnhofe in Krakau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8454/IV.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Halte- und Ladestelle Hlinsko: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Halte- und Ladestelle Hlinsko der Linie Kojetein—Bielitz der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nnd der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6539/IV.]

— (Herstellung eines Wagenaufstellungsgeleises in der Station Wall.-Meseritsch: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei für Mähren beauftragt, das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines Wagenaufstellungsgeleises in der Station Wall.-Meseritsch der Linie Kojetein—Bielitz der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6575/IV.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Wasserzuleitung zur Station Eule: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 18. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Projectes einer Wasserzuleitung zur Station Eule der Localbahn Čerčan-Modřan mit Abzweigung von Měchenic nach Dobřis die politische Begehung unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes im Vereine mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6309.]

Ybbsthalbahn. (Theilstrecke km 31·4/6 und 43·1 bis 45·0: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich der von der Bauleitung der Ybbsthalbahn vorgelegten Detailprojecte für die bei der politischen Begehung der Theilstrecken Ober-Hollenstein—Lunz—Gaming der Ybbsthalbahn ausgeschlossenen Strecken km 31·4/6 und km 43·1—45·0 (Station Göstling) die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6787/I.]

Steyrthalbahn. (Linie Garsten—Agonitz: Bauconsensertheilung für ein Inundationsobject in km 3·7/8.) Die k. k. Statthalterei Linz hat den Bauconsens für die Herstellung eines Inundationsobjectes in km 3·7/8 der Linie Garsten—Agonitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z. 8300 IV.]

Elektrische Kleinbahn Melantrichgasse zum Böhmischen Museum in Prag. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Detailprojectes für die normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Melantrichgasse über den Wenzelsplatz zum Böhmischen Museum in Prag zum Anschlusse an die Ringbahn Prag-Žižkov-Königl. Weinberge die politische Begehung auf den 12. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 8359/I.]

Projectirte Kleinbahn Lupków-Cisna. (Varianten: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen für die Varianten der Kleinbahn Lupków-Cisna auf den 14. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann in Lisko Franz Szalowski betraut. [E.-M.-Z. 8085/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für den Bau und Betrieb nachfolgend bezeichneter Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 30. April, Z. 19.551, dem Einwohner von Kecskemét, Julius Tegze, für ein von der Station Kecskemét der Hauptlinie Verciorova—Orsova—Budapest—Marchegg der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Kecskemét—Füllöp-Szállás ausgehendes und sich mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Kecskemét verzweigendes normal-, eventuell schmalspuriges Strassenbahnnetz mit Pferde- oder Motorenbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 30. April, Z. 22.777, dem Gutsbesitzer Desider Bernáth in Ung.-Tarnócz
   a) für eine von der Station Ungvár der Linie Nyiregyháza—Csap—Ungvár der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Linie Ungvár—Nagy-Berezna (Ungthalbahn), eventuell von einem geeigneten Punkte der projectirten Localbahn Ungvár—Nagy-Mihály (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 140 ex 1896) abzweigende, im Bereiche der Comitate Ung und Zemplén aus diese über Bozos, Ór-Darna, Tarnócza und Sislócz in der Station Bártfa (Bartfeld) mit der Linie Eperjes—Bártfa verbindende,
   b) für eine von Bártfa aus über Palló, Mátyócz, Vajkócz und die Gemarkung der Gemeinde Veskócz bis Nagy-Kapos führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 30. April, Z. 19.999, den Budapester Eisenbahnbau-Unternehmern Franz Réthey & Hermann Pollak für eine von der Knotenpunktstation Debreczen der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Hauptlinie Budapest—Debreczen—Nagyvárad [Grosswardein]—Brassó [Kronstadt]—Predeal) aus diese im Bereiche des Comitates Szabolcs über Samson, Tamási, Nyir-Adony und die Gemarkung der Gemeinde Szanád in der Station Nyir-Bátor mit der Linie Nyiregyháza—Mátészalka verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szolnok—Kiskun-Félegyháza. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 40 verlautbart den Gesetzentwurf zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Szolnok nach Kiskun-Félegyháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1893, Vorconcession Post 1). Die effectiven Baukosten dieser von der Station Szolnok des östlichen mittelungarischen Eisenbahnnetzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, bezw. der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal abzweigenden und diese in radialer Richtung in der Station Kiskun-Félegyháza mit deren Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova Verciorova verbindenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen als solche zu betreibenden, 64·3 km langen Linie sind mit 1,900.000 fl., d. i. 29.549 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 154.300 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt.

Localbahn Küküllöszög - Sovárad. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 41 und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 17. Februar 1897 und mit Erlass vom 25. Februar 1897, Z. 12.540, des kgl. ungar. Handelsministers erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Baues und Betriebes der Kis-Küküllöer Comitatslinie Küküllöszög—Sóvárad. Die effectiven Baukosten dieser die Comitate Kis-Küküllö und Maros-Torda in südöstlich-radialer Richtung durchschneidenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betreibenden 102·53 km langen Linie sind mit fl. 3,922.000, d. i. fl. 38.252 per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von fl. 216.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Als Stationen, bezw. Verladebahnhöfe und Haltestellen sind zu errichten:

1. Die zwischen den Stationen Tövis und Medgyes (Mediasch) der Hauptlinie Budapest — Nagyvárad (Grosswardein)—Tövis—Medgyes—Brassó (Kronstadt)—Predeal zu errichtende und als Abzweigestation für den Gesammtbetrieb einzurichtende Station Küküllöszög, auch Wasser- und Maschinenstation;
2. Szancsal, Haltestelle für den Personen- und Reisegepäcksverkehr;
3. Szépmezö, Station für den Gesammtverkehr;
4. Bakács, Haltestelle (wie 2);
5. Zsidve, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
6. Küküllövár (Kokelburg), Station für den Gesammtverkehr;
7. Sövényfalva, Verladebahnhof für den Personen-, Reisegepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Wagenladungen;
8. Dombó, Haltestelle (wie 2);
9. Dicsó-Szent-Márton, Station (wie 5);
10. Vámos-Gálfalva, Haltestelle (wie 2);
11. Obosfalva-Mikesfalva, Verladebahnhof (wie 7);
12. Bonyha, Station (wie 5);
13. Koród-Szt. Márton, Verladebahnhof (wie 7);
14. Balanvásár, Station für den Gesammtverkehr;
15. Erdö-Szt. György, Station (wie 5);
16. Csókfalva, Haltestelle (wie 2);
17. Makfalva, Verladebahnhof (wie 7);
18. Kibéd, Haltestelle (wie 2);
19. Sóvárad (Comitat Maros-Torda), Endstation für den Gesammtverkehr, Wasser- und Maschinenstation,

Projectirte Fortsetzung der Theilstrecke Versecz—Gattaja der Ungarischen Südostbahn bis Maros-Illye. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 47 verlautbart den Gesetzentwurf betreffend den Bau und Betrieb der Ungarischen Südostbahnstrecke (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1895 und Nr. 82 ex 1896) von Gattaja aus über Lugos bis Maros-Illye. Das effective Baucapital der von Gattaja aus durch die bereits dem Betriebe übergebene Theilstrecke Versecz—Gattaja der Linien Temesvár—Versecz—Báziás und Versecz—Kubin-Dunapart (Donau-Umschlagsplatz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in der Station Lugos mit deren Hauptlinie Verciorova—Orsova—Temesvár—Budapest—Marchegg und in der Station Maros-Illye mit deren Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis verbindenden, 140 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie ist mit 5,800.000 fl., d. s. 41.281 fl. per laufendes Kilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 351.300 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Im Bereiche der neuen Strecke sind nebst den entsprechend zu erweiternden und einzurichtenden Einmündungsstationen Gattaja, Lugos und Maros-Illye zu errichten:

I. auf der Theilstrecke Gattaja—Lugos: die Stationen, bezw. Wasserstationen und Verladebahnhöfe Soósd, Végvár, Niczkyfalva, Keped und Szinnerszeg;
II. auf der Theilstrecke Lugos—Maros-Illye: Szapáryfalva, Balincz, Bethlenháza-Klicsován, Zsupány, Igazfalva, Facset, Marszina, Kostej, Holgya, Lasz und Dobra.

Localbahn Bakócza-Felsö-Mindszent—Komló. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 11. Mai fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Ladislaus Halaszi und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Bakócza-Felsö-Mindszent—Komló mit den Stationen, bezw. Haltestellen Bakócza-Felsö-Mindszent, Egyházhár (Haltestelle), Magyar-Hertelend, Szék, Pölöskö (Haltestelle), Jánosi und Komló (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 39 ex 1896) statt. Nachdem die Commission den von der Eisenbahnbau-Unternehmung Adolf Engel & Söhne in Fünfkirchen ausgeführten Bau, sowie die gesammten Einrichtungen als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher am 13. Mai von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen aufgenommen wurde. Die von der Station Bakócza-Felsö-Mindszent der Linie Dombovár—Pécs (Fünfkirchen) ausgehende, derzeit als Sackbahn endigende, 19 km lange Linie schliesst in Komló an die Kohlenbergbaureviere der Firma Engel & Söhne an und berührt ausgedehnte Waldbestände und leistungsfähige Holzindustrie-Fabriks-Etablissements.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CIV. Stückes.) Das am 31. Mai herausgegebene CIV. Stück enthält unter

Nr. 3222: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 23. Mai 1897, Z. 17.858, betreffend die Verkehrsbeschränkung für Klauenthiere aus und nach Bayern.

Nr. 3223: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. Mai 1897, Z. 81.219, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Wiederkäuern und Schweinen aus Galizien.

Nr. 3224: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 22. Mai 1897, Z. 13.963, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 3225: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 27. Mai 1897, Z. 10.250, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Roman.

Nr. 3226: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 17. Mai 1897, Z. 63.153/I, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen im Bezirke Brčka.

— (Inhalt des CV. Stückes.) Das am 1. Juni herausgegebene CV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3227: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 28. Mai 1897, Z. 10.694, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus Italien.

— (Inhalt des CVI. Stückes.) Das am 2. Juni herausgegebene CVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3228: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. Mai 1897, Z. 82.793, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den politischen Bezirken Cilli, Pettau, Rann und Windischgraz in Steiermark.

Nr. 3229: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles während des Monates Juni 1897 zu untersagen ist.

— (Inhalt des CVII. Stückes.) Das am 3. Juni herausgegebene CVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3230: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 17. Mai 1897, Z. 65.483/I, betreffend die Sperre des Bezirkes Gradačac gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Schweinen.

Nr. 3231: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 31. Mai 1897, Z. 6298, betreffend die Einfuhr von Weidethieren aus Italien nach Kärnten.

Nr. 3232: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 31. Mai 1897, Z. 19.995, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den Bezirken Cilli, Pettau, Rann und Windischgraz in Steiermark.

Nr. 3233: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 29. Mai 1897, Z. 8295, betreffend die Sperre des Bezirkes Tschernembl gegen den Ab-, Zu- und Durchtrieb von Borstenthieren.

Nr. 3234: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 31. Mai 1897, Z. 82.044, betreffend die Bestimmung der Stadt Poděbrad als Consumort für lebende Schweine aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete, ferner von Rindern und Schafen aus Wien-St. Marx und aus Galizien.

Nr. 3235: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 31. Mai 1897, Z. 83.220, betreffend die Auflassung der Beschau für Stechkälber in Prag.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages IV zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt ab 1. Juni 1897 der Nachtrag IV zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 kr. ö. W. per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 1. Juni 1897. [392]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Nachtrages zum Personentarif für die Localbahnen.

Mit Giltigkeit ab 1. Juli 1897, beziehungsweise vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Modřan—Dobřis der Localbahn Modřan-Cerčan gelangt der I. Nachtrag zu den vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den vom Staate betriebenen Localbahnen (mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina), auf welchen der Zonentarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. August 1896 keine Anwendung findet, zur Einführung.

Derselbe enthält den Kilometerzeiger der Theilstrecke Modřan—Dobris der Localbahn Modřan-Cerčan, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Directionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1897. [393]

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe des I. Nachtrages zum Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1897.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1897 gelangt der I. Nachtrag zum Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1897 zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages werden seinerzeit bei allen Ausgabestellen für Fahrscheinhefte erhältlich sein.

Wien, am 1. Juni 1897. [394]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Eisenbahnverband.

Theilweise Einstellung der Verkehrsleitung via Verciorova.

Zufolge der durch Hochwasser verursachten Unterbrechung des Güterverkehres zwischen den rumänischen Stationen Pelesti und Bals kann die Leitung des Verkehres via Verciorova bis auf Weiteres nur von und nach den folgenden Stationen der Rumänischen Eisenbahnen erfolgen: Afumati, Bailesti, Barbatesti, Bibesti, Butoesti, Calafat, Carbunesti, Copacioasa, Cotofeni, Craiova, Filiasi, Gilort, Golenti, Isalnita, Livezi, Motatei, Palota, Portaresci, Prunisor, Racari, Salcuta, Segarcea, Strehaia, Târgul-Jiu, Timnea, Turnul-Severin.

Die in den im Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch - Rumänischen Eisenbahnverband (Theil II, Heft 1 und 2) enthaltenen Kilometerzeiger I und II unter A bis zum Schnittpunkte Verciorova angeführten kilometrischen Entfernungen zur Berechnung des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung, sowie für die Berechnung der Lieferfristen werden demnach rücksichtlich der sämmtlichen, vorstehend nicht benannten, in den Kilometerzeigern unter A angeführten rumänischen Stationen ausser Kraft gesetzt.

Rücksichtlich der rumänischen Stationen Bals, Carcea und Pelesti wird die Abfertigung im directen Güterverkehre bis auf Weiteres gänzlich eingestellt.

Wien, am 31. Mai 1897. [395]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagverkehr mit Ungarn.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarif für Obst, getrocknetes, aller Art etc.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1897 gelangt zu dem ab 1. December 1892 giltigen „Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, aller Art, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar)“ des obbezeichneten Verkehres der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält im Wesentlichen Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen“, dann sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 24. Mai 1897. [396]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Nachträgen zu den Localtarifen.

Mit dem Eröffnungstage der Ladestelle Doxan (Zuckerfabrik) gelangen folgende Nachträge zu den Localgütertarifen, und zwar:

a) Nachtrag V zu dem ab 1. October 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1;
b) Nachtrag X zu den ab 1. Jänner 1890 giltigen Tariftabellen, Theil II, Heft 2,

zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Frachtsätze für die zu eröffnende Ladestelle Doxan (Zuckerfabrik), und können dieselben vom gesellschaftlichen Tarifverkaufs - Bureau, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 3. Juni 1897. [397]

Oesterreichisch-Italienischer Rundreiseverkehr über Arco, Riva, den Gardasee und Verona.

Hinausgabe des Nachtrages I zu der vom 1. October 1896 giltigen Tarif- und Antheilstabelle.

Mit 1. Juli 1897 tritt der Nachtrag I zu der vom 1. October 1896 giltigen Tarif- und Antheilstabelle für obigen Verkehr in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österreichischen Verwaltungen kostenlos erhältlich.

Wien, am 31. Mai 1897. [398]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifberichtigung.

In dem vom 15. October 1896 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina ist auf Seite 12, 17 und 19 unter laufender Nummer 32 „Alfredschacht der Carolinengrube" zu streichen und auf Seite 11, bezw. 19, unter laufender Nummer 31 einzusetzen.

Insoweit durch diese Massnahme Tariferhöhungen eintreten, bleiben die gegenwärtigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1897 in Kraft.

Wien, am 2. Juni 1897. [399]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe von ermässigten Tourkarten II. und III. Classe zwischen Bisenz-Stadt und Littau einerseits und diversen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits, ferner von directen Tourkarten I., II. und III. Classe zwischen Ungar.-Brod und Hullein.

Mit 15. Juli 1897 gelangen

1. ermässigte Tourkarten II. und III. Classe zwischen Bisenz-Stadt einerseits und den Stationen Göding, Hradisch, Napagedl, Prerau und Wien-Nordbahnhof andererseits, ferner zwischen Littau einerseits und Hullein, Prerau, Brodek, Brünn, Prossnitz und Wien-Nordbahnhof andererseits;
2. directe Tourkarten I., II. und III. Classe zwischen Ungar.-Brod und Hullein

zu folgenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

1. Ermässigte Tourfahrkarten.

Zugsgattung	Von oder nach	via	Fahrpreis per Tourkarte					
			I. Classe		II. Classe		III. Classe	
			fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
	a) Bisenz-Stadt							
Personenzug	Göding	Bisenz-Pisek	.	.	.	80	.	40
Personenzug	Hradisch	Bisenz-Pisek	.	.	.	60	.	30
Personenzug	Napagedl	Bisenz-Pisek	.	.	.	80	.	40
Personenzug	Prerau	Bisenz-Pisek	.	.	1	50	.	75
Personenzug	Wien-Nordbahnhof	Bisenz-Pisek	.	.	2	70	1	35
St.E.G. Personenzug K.F.N.B. Schnellzug	Wien-Nordbahnhof	Bisenz-Pisek	.	.	3	95	1	98
	b) Littau							
Personenzug	Hullein	Olmütz	.	.	1	80	.	90
Personenzug	Prerau	Olmütz	.	.	1	60	.	80
Personenzug	Brodek	Olmütz	.	.	1	40	.	70
Personenzug	Brünn	Olmütz	.	.	3	50	1	75
Personenzug	Prossnitz	Olmütz	.	.	1	60	.	80
Personenzug	Wien-Nordbahnhof	Olmütz	.	.	6	—	3	—

2. Directe Tourfahrkarten.

Zugsgattung	Von oder nach	via	I. Classe fl.	I. Classe kr.	II. Classe fl.	II. Classe kr.	III. Classe fl.	III. Classe kr.
	Ungar.-Brod							
Personenzug	Hullein	Hradisch	2	40	1	60	.	80

Wien, am 1. Juni 1897. [400]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. (Fahrpreisermässigung zum Besuche der Zweiten internationalen Kunstausstellung in Venedig 1897.) Um den Besuch der in der Zeit vom 28. April bis Ende October in Venedig stattfindenden internationalen Kunstausstellung zu erleichtern, wird mit sofortiger Wirksamkeit die Giltigkeitsdauer der in Augsburg, München C.-B., Nürnberg C.-B. und Salzburg zur Ausgabe kommenden Rückfahrkarten nach Verona in dem Falle von 15 auf 60 Tage verlängert, wenn der Reisende in Verona eine Rückfahrkarte zum Besuche der Kunstausstellung in Venedig löst und sich hierüber Bestätigung durch die Fahrkarten-Ausgabestelle Verona auf dem hiezu in den Fahrscheinheften enthaltenen Blatt ertheilen lässt. Die in Verona zur Ausgabe kommenden Rückfahrkarten nach Venedig haben eine Giltigkeitsdauer von 20 Tagen.

Als Endtermin für die erwähnte Vergünstigung gilt der 31. October 1897, so dass auf die nach dem genannten Tage gelösten Rückfahrkarten nach Verona die fragliche Giltigkeitserweiterung keine Anwendung mehr findet.

— (Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation im Deutschen Wechselgüterverkehre.) Der Nothstandstarif für Düngemittel vom 15. Juni 1896 ist gemäss der auf dem Tarif getroffenen Bestimmung über dessen Geltungsdauer am 1. Mai ausser Kraft getreten.

An seiner Stelle ist an diesem Tage unter der Bezeichnung „Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation" ein anderer Tarif zur Einführung gelangt, welcher bis zum 30. April 1902 Geltung hat. Der neue Ausnahmetarif weicht — abgesehen von einer geänderten Gliederung der äusseren Form und von seiner Ausdehnung auf Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation — von dem bisherigen Nothstandstarife in der Hauptsache darin ab, dass die Anwendungsbedingungen die sofortige Gewährung der Frachtermässigung von 20 pCt. im Kartirungswege für alle dem Tarife angehörenden Artikel für den Fall zulassen, dass die Inhaltsangabe im Frachtbriefe den Zusatz enthält: „zur Verwendung als Düngemittel im Inlande" oder „zur Kunstdüngerfabrikation". Nur wenn dieser Zusatz im Frachtbriefe fehlt, wird die Frachtermässigung im Wege der Rückvergütung gewährt.

Die im bisherigen Tarife enthaltenen besonderen Bedingungen für Chilisalpeter, Salpeterabfall und Kalisalze sind fortgefallen. Ebenso erfahren die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife für Düngekalk, Mergel und Rübenerde eine Erleichterung. (Näheres unter II, Z. 4 des Tarifes.)

Für die im Wege der Rückvergütung erfolgenden Frachterstattungen ist die Ausschlussfrist im Interesse einer schnelleren Abwicklung auf drei Monate statt wie bisher auf sechs Monate festgesetzt; ferner sind zwei verschiedene Verwendungsnachweise vorgeschrieben, je nachdem die Sendungen, hinsichtlich welcher reclamirt wird, an Landwirthe, Zuckerfabriken, Kunstdüngerfabriken, chemische Fabriken und Händler oder an andere als die vorgenannten Empfänger gerichtet sind.

Der neue Ausnahmetarif umfasst im Allgemeinen dieselben Artikel und dieselben Verkehrsgebiete, für welche der zur Aufhebung kommende Nothstandstarif für Düngemittel gegolten hat. Neu einbezogen sind die Artikel: Abfälle von Horn, Abfälle von Klauen und Hufen, Gypsasche und Gaskalk. Es bleibt vorbehalten, während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifes das Waarenverzeichniss desselben einzuschränken oder zu erweitern und die Anwendungsbedingungen zu erschweren oder zu erleichtern.

Im Verkehre nach ausländischen Bahnen (mit Ausnahme der unter Ziffer III A und B des Tarifes genannten) bleibt der bisherige Tarifzustand bis auf Weiteres bestehen; es wird deshalb der neue Ausnahmetarif auch bei indirecter Abfertigung im Wege der Umkartirung nicht angewendet.

Der neue Ausnahmetarif wird vom Materialdepot der General-Direction an Interessenten unentgeltlich abgegeben.

Die ermässigte Fracht wird in der Weise ermittelt, dass der bisherige Frachtsatz mit 0·80 Mk. multiplicirt wird; Bruchtheile von 0·5—0·9 Pfg. werden auf 1 Pfg. aufgerundet, Bruchtheile von 0·1—0·4 Pfg. bleiben ausser Ansatz.

Es sind jedoch in jedem einzelnen Wechselgüterverkehre für die Sendungen, welche nach dem in Rede stehenden Ausnahmetarif abgefertigt werden, besondere Nachweisungen und Zusammenstellungen anzufertigen. Hiebei sind die Gewichtsmengen der verschiedenen Abtheilungen des Ausnahmetarifes (Ziffer I A, B a, b, c, d) von einander getrennt vorzutragen, und zwar wieder ausgeschieden nach Sendungen von mindestens 5000 kg und solchen von mindestens 10.000 kg.

— (Tarife für den inneren Verkehr, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895.) Im Nachtrage IV zu Heft C vom 1. April 1895, giltig vom 1. April 1897, traten mit Giltigkeit vom 1. Mai ab folgende Aenderungen ein:

1. Seite 33 erhält Ziffer 77, Melassefutter etc., folgenden Wortlaut:

77. Melassefutter, wie in den Specialtarifen II und III genannt."

2. Seite 35 wird Position 3 c), Melassefutter etc., geändert in:

„Melasse, zu Futterzwecken bestimmt, und Melassefutter."

3. Seite 51 erhält die Position „Melassefutter etc." des Specialtarifes II folgende Fassung:

„Melassefutter (Melasse, mit Artikeln des Specialtarifes I und II zu Futterzwecken gemischt)."

In den Specialtarif III werden folgende neue Positionen aufgenommen:

„Melasse, zu Futterzwecken bestimmt" und

„Melassefutter (Melasse, mit Artikeln des Specialtarifes III zu Futterzwecken gemischt)."

4. Seite 109 ist unter „Melasse" nachzutragen in Spalte 1 und 2:

„Melasse, zu Futterzwecken bestimmt", mit den Angaben in Spalte 4: St und in Spalte 5: III.

Die Position „Melassefutter etc." ist zu ändern in Spalte 1 und 2:

„Melassefutter (Melasse, mit Artikeln des Specialtarifes I und II zu Futterzwecken gemischt)" mit den Angaben in Spalte 4: St, in Spalte 5: II, in Spalte 6: G (wie bisher).

Darunter ist als neue Position nachzutragen in Spalte 1 und 2:

Melassefutter (Melasse, mit Artikeln des Specialtarifes III zu Futterzwecken gemischt)", mit den Angaben in Spalte 4: St, in Spalte 5: III, in Spalte 6: G.

Ferners ist der Nachtrag IV wie folgt zu berichtigen:

Seite 33, Ziffer 86 in: „Papier, wie im Specialtarif I genannt" und

Seite 122 bei „Seile aus Schilf" in Spalte 3: S.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. October 1896. (Einbeziehung der Station Sassnitz Hafen.) Am 1. Mai ist die als Nebenbahn betriebene Neubaustrecke Crampas/Sassnitz—Sassnitz-Hafen mit der Station Sassnitz-Hafen für die Abfertigung von Personen, Leichen, Fahrzeugen und Gütern eröffnet worden, für Leichen, Fahrzeuge und Güter einstweilen jedoch nur insoweit, als dieselben seewärts aus- oder eingehen.

Der Frachtberechnung sind bis zum Erscheinen von Tarifnachträgen die für die Station Crampas/Sassnitz bestehenden Entfernungen mit einem Zuschlage von 2 km zu Grunde zu legen.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Einbeziehung der Verkehrsstelle Kohlmühle.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai wurde die sächsische Verkehrsstelle Kohlmühle in den allgemeinen Classengutverkehr einbezogen. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen stellen sich um 4 km höher als diejenigen für die Station Wendischfähre, und der im Ausnahmetarif 2 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II in Abtheilung B (Seite 227 des Tarifes) für Schandau—Kohlmühle zu berechnende Anstossbetrag beziffert sich auf 0·06 Mk. für 100 kg.

Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für Wendischfähre.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1891. (Ergänzung des Nachtrages VIII.) Im Nachtrag VIII ist auf Seite 14 unter Ziffer II 3 nachstehende Ergänzung vorzunehmen:

3. Für die in Dinglingen nach und von den Nebenbahnstationen übergehenden Wagenladungsgüter wird eine Ueberfuhrsgebühr von 50 Pfg. für jeden verwendeten Wagen berechnet. Dieser Betrag wird ausschliesslich von der Station Dinglingen erhoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1141	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Abfälle von altem Eisen und altem Stahl, sowie von Eisenblech, Stahlblech, Weissblech, der Pos. A—7 a, ferner Eisen und Stahl, alt und gebrochen etc. der Pos. E—9 der allgemeinen Güterclassification	Prag (Oe.N.W.B. oder St.E.G.) oder vice versa	Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	Kreuzer 77·3	61·0	16·3	Im Kartirungswege		
					Schönbrunn (K.F.N.B.)				76·6	61·0	15·6			
1142	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Rohrbach i.M.	Zsolna	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 276·4		Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindest. für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				258·4				
1143	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Kalksteine aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lilienfeld	Scheibmühl	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	4 kr. = 8 h	6 h	2 h	Im Kartirungswege		
1144	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Felle, rohe, gesalzen oder getrocknet	Wien K.E.B. und umgekehrt	Genf transit für Sendungen von oder nach der französischen Station Millau (Depart. Aveyron) der Compagnie Midi	Bestimmungen des im Nachtrage I vom 1. Mai 1896 zu dem Tarife für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Februar 1874 enthaltenen Specialtarifes Nr. 8	Vom 1. Juli 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Februar 1874	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	54·08 Francs pro 1000 kg		Im Kartirungswege		Der im bezeichneten Specialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" ausgewiesene Frachtsatz von Frcs. 45·28 pro 1000 kg hat nunmehr für Sendungen von oder nach „Cette und weiter (exclusive der Station Millau)" Geltung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1145	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Tarifclasse B	Althütten (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen) und umgekehrt via Beraun—Prag (B.N.B.)—Neratovic—Turnau	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für Güter der Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1897 und Tarif, Theil II, Heft 1 des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	Es besteht kein directer Frachtsatz	165 Heller		Im Kartirungswege		
1146	**Böhmischen Commercialbahnen**	Oesterr. Nordwestbahn	Pflastersteine	Skutsch (Oe.N.W.B.)	Hořic (B.C.B.)	Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	20·6 Kreuzer		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche zur Pflasterung der öffentlichen Strassen in Hořic bestimmt sind und muss das Bürgermeisteramt in Hořic in den bezüglichen Frachtbriefen als Absender und alleiniger Empfänger angeführt erscheinen
1147	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Position Z—8 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen								
	Absdorf-Hippersdorf			Hadersdorf (L.B.)			Krems		
	bei Aufgabe von								
	Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern								
Bistritz a. H. (K.F.N.B.) . . .	123	85·5	60	137	98·9	72	141	101·9	74

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1148	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe I	Nachod (St.E.G.) oder vice versa	Wien-Praterquai (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 185 Kreuzer b) 165 „		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Die vorstehenden Wagenladungssätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn Sendungen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse I, zum Theil aus Gütern anderer Wagenladungsclassen bestehen. Falls sich jedoch die Frachtberechnung für die Einzelgüter niedriger stellen sollte, findet letztere Anwendung. Auf explosive Gegenstände finden die vorstehenden Frachtsätze keine Anwendung.

Im Falle der Zuladung von im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893, Abschnitt B III, Seite 125—127, sub α und β, angeführten sperrigen Gütern zu Frachtgüter der Classe I, bezw. der Classen I und II etc., hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird und für das so ermittelte Gesammtgewicht die obigen Wagenladungssätze angewendet werden.

Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Wagenladungssätze wird eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen.

1	2	3	4	5 von	5 nach	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1149	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Holoubkau	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896		Pfge. 58*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg
				Aussig-Landungsplatz	Holoubkau					62				
				Schönpriesen-Umschlag	Holoubkau					58*)				
				Dresden-Elbkai	Holoubkau					80				
1150	Oesterr. Nordwestbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mauer- und Dachziegel	Senftenberg	Grulich	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Oesterr. Eisenbahnverband		12 kr.		Im Kartirungswege		
1151	Localbahn Saitz-Göding		Baumaterialien: der Classe C	Göding transit	Mutenitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Effectuirung des Abladens der Sendungen durch Organe, bezw. auf Kosten des Adressaten. Die Sendungen müssen zur Herstellung der Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe in Mutenitz bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	5·25	2·0	3·25	Im Kartirungswege		
			des Sp.-T. 3						5·50	2·0	3·50			
			Baumaterialien: der Classe C	Saitz transit					11·55	4·0	7·55			
			des Sp.-T. 3						12·7	4·0	8·7			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
53	Nr. 54 vom 11. Mai 1897	1017	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Die am Tarif, Theil II, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes betheiligten Verwaltungen	a) Glaubersalz etc. b) Düngemittel	Fürth, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Allen in den Ausnahmetarifen 15, Abtheilung I und 33 angeführten österreichischen Stationen	In der 8. Rubrik hat die Bezeichnung des Tarifes richtig zu lauten: „Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1897 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes"	
54	Nr. 46 vom 22. April 1897	914	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe B (Position 8—59 der Güterclassification) und Steine der Classe C (Position 8—57 der Güterclassification)	Wostroměř und Hořitz	Budapest	Die Bestimmungs-Station „Budapest" ist zu streichen und dafür zu setzen: Budapest- { dunaparti tehér-pályaudvár Józsefváros Ferenczváros Kitérö nyugoti-pályaudvár Lipótváros Angyalföld	
55	Nr. 63 vom 1. Juni 1897	1126	Oe.N.W.B.	S.N.D.V.B.	Kohlen, Coaks und Briquetts	Königshan	Reichenberg Engenthal Nawarow Swarow Tannwald-Schumburg	In der Rubrik 5 „von" soll es richtig heissen: „Königshan"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. Wien, 10. Juni 1897. **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. Mai 1897, Z. 8086/IV, betreffend die entsprechende Herstellung und Instandhaltung der Perrons in den Stationen und Haltestellen.*)

Anlässlich vorgekommener Beschwerden über die zu grosse Entfernung der Wagentritte von den zum Ein- und Aussteigen der Reisenden bestimmten Perrons in den Stationen und Haltestellen wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, das Nöthige zu veranlassen, dass diese Perrons in der für ein möglichst bequemes Ein- und Aussteigen erforderlichen und mit Rücksicht auf das Normalprofil des lichten Raumes zulässigen Breite und Höhe, sowie auch in der entsprechenden Länge hergestellt und erhalten werden.

Wien, am 27. Mai 1897.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Pichler m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Juni 1897, Z. 8694/I, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers hat das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest mit Note vom 24. Mai 1897 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 13. Mai 1897 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Bakócza-Felsö-Mindszent—Komló dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat hievon den am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens mit dem Beifügen Kenntniss gegeben, dass der Eintritt der neuen Localbahn, welche dem Betriebsnetze einer bereits dem Uebereinkommen unterstellten Betriebsunternehmung angehört, in den internationalen Betriebsdienst vom Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen ist. Aus demselben Grunde findet eine Aenderung an der Liste der Eisenbahnen nicht statt.

Wien, am 4. Juni 1897.

---

*) Ein analoger Erlass wurde an die k. k. Staatsbahn-Directionen gerichtet.

Eisenbahnverkehr im Monate April 1897

und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1897 mit jenen der gleichen Periode 1896.

Im Monate April 1897 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich am 15. April die 28·237 km lange Strecke Wr.-Neustadt—Puchberg nebst dem 4·997 km langen Flügel Fischau-Wöllersdorf der Schneebergbahn;

in Ungarn am 5. April die 62·94 km lange Strecke Sepsi-Szent-György—Csik-Szereda nebst der 0·55 km langen Verbindungscurve bei der Station Sepsi-Szent-György der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Szeklerbahn).

Im Monate April 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 13,001.179 Personen und 9,427.001 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 29,374.368 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 916 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 12,321.240 Personen und 8,911.211 t Güter, 28,752.737 fl., oder per Kilometer 938 fl., daher resultirt für den Monat April 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2·3 pCt.

In den ersten vier Monaten 1897 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 44,250.803 Personen und 37,876.525 t Güter, gegen 43,072.792 Personen und 35,605.307 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 112,963.031 fl., im Jahre 1896 auf 110,370.023 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die viermonatliche Periode des laufenden Jahres 32.008·4 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 30.628 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die vorerwähnte Betriebsperiode 1897 auf 3529 fl., gegen 3604 fl. im Vorjahre, das ist um 75 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 10.587 fl., gegen 10.812 fl. im Vorjahre, das ist um 225 fl., mithin um 2·1 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse der ersten vier Monate 1897 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

Bahn	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1897 Gulden
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	57.660
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	38.374
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.665
Leoben-Vordernberger Bahn	28.857
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	24.012
Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	22.803
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.960
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.825
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	18.318
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.247
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.571
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.951
Böhmische Nordbahn	12.432
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.310
K. k. Staatsbahnen	11.181
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.438
Eisenbahn Wien-Aspang	7.647

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

Bahn	Gulden
Localbahn Swoleňowes-Smečna	18.861
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	16.908
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	16.488
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	15.669
Stauding-Stramberger Localbahn	12.519
Bozen-Meraner Bahn	11.741
Brünner Localeisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Brünn-Karthaus	11.223
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10.998
Kuttenberger Localbahn	9.330
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	8.745
Neutitscheiner Localbahn	8.592
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft (Dampftramway Wien—Wr. Neudorf—Guntramsdorf)	6.993
Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.813
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.	6.357
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.312
Localbahn Dolina-Wygoda	6.036
Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	5.100
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	4.368
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.146
Unterkrainer Bahnen	4.143
Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	3.882
Steiermärkische Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.813
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.558
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	3.408
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.387
Kremsthal-Bahn	3.147
Localbahn Strakonitz-Winterberg	3.057
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	3.045
Bukowinaer Localbahnen	3.036
Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.021
Localbahn Asch-Rossbach	2.769
Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.670
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.433
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.424
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2.409
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	2.358
Mühlkreis-Bahn	2.286
Steyrthal-Bahn	2.286
Localbahn Auspitz	2.211
Welser Localbahn	2.190
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.151
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	2.148
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.103
Valsugana-Bahn	2.079
Mährische Westbahn	2.061
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	2.013

	Gulden
Localbahn Beneschau-Wlaschim	1.950
Localbahn Wotic-Selčan	1.902
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Itzkany-Suczawa)	1.890
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	1.890
Localbahn Plan-Tachau	1.872
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	1.866
Gailthal-Bahn	1.863
Böhmische Commercialbahnen	1.860
Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.788
Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.767
Murthal-Bahn	1.764
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.680
Steiermärk. Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.671
Localbahn Schwarzenau-Zwettl	1.620
Kolomeaer Localbahnen	1.602
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.557
Localbahn Zwittau-Polička	1.464
Friauler Localbahn	1.410
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.269
Ybbsthal-Bahn	1.206
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.185
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	1.026
Ostgalizische Localbahnen	996
Bukowinaer Landesbahnen (Localbahn Hliboka-Sereth)	969
Localbahn Postelberg-Laun	927
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	897
Localbahn Čerčan-Modřan	687
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	681

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.

	Gulden
Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.934
Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.797
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.027
Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.265
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.678
Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.651

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Gulden
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	10.287
Localbahn Petroszény-Lupény	9.480
Budapester Localbahnen	8.121
Gölnitzthal-Bahn	5.184
Poprádthal-Bahn	4.587
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.690
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.615
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	3.528
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	3.117
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.105
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.096
Ungthal-Bahn	3.003
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.844
Localbahn Budapest-Gran	2.802
Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.757
Torontáler Localbahnen	2.631
Számosthal-Bahn	2.625
Háromszéker Localbahnen	2.613
Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.604
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.595
Localbahn Kaschau-Torna	2.562
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.442
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.424
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2.304
Székler Eisenbahn	2.262
Localbahn Terret-Kowászna	2.214
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.196
Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.145
Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nánás—B.-Szt. Mihály	2.103
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	2.082
Zagorianer Bahn	2.046
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya-Gyoma	1.911
Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.857
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	1.854
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.824
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	1.776
Slavonische Localbahn	1.764
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.758
Löcsethal-Bahn	1.746
Localbahn Ruma-Vrdnik	1.725
Localbahn Körös-Belovár	1.677
Biharer Vicinalbahnen	1.638
Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.626
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.620
Localbahn Eperjes-Bartfeld	1.605
Szilágysager Eisenbahn	1.596
Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.575
Localbahn Hermannstadt-Felek	1.566
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.560
Muranythal-Bahn	1.548
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.548
Neográder Comitatsbahn	1.535
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.506
Békéser Comitatsbahnen	1.461
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	1.458
Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palanka	1.404
Zsitvathal-Bahn	1.392
Csetnekthal-Bahn	1.350
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	1.350
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.320
Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna	1.305
Békes-Csanáder Localbahn	1.284
Localb. Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs—Tisza-Polgar	1.260
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	1.215
Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.158
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.158
Localbahn Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz	1.107
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	1.083
Felek-Fogáraser Localbahn	1.065
Localbahn Garamberzencze-Léva	1.011
Matraer Vicinalbahnen	1.005
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	999
Localbahn Steinamanger-Rum	972
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	966
Localbahn Nagy-Belicz—Privigye	951
Localbahn Borossebes-Menyháza	897
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamási	864
Localbahn Pancsova-Petrovoszello	837
Localbahn Temesvár-Buzias	822
Localbahn Kaposvár-Mocsolád	789
Localbahn Zsebely-Csakovár	759
Localbahn Komárom-Dunaszerdahely	732
Localbahn Kaposvár-Fonyod	729
Localbahn Karczag—Tisza-Füred	723
Boldvathal-Bahn	717

	Gulden
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	660
Localbahn Pápa-Csorna	660
Localbahn Warasdin-Golubovec	648
Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh	642
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	606
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	606
Localbahn Tisza-Polgar—Nyiregyháza	573
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	519
Fehereser und Tolnáer Comitatsbahnen	498
Ungarische Südostbahn	498
Taraczthal-Bahn	120

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1897 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	18·7
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	13·2
K. k. Staatsbahnen	4·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·8
Eisenbahn Wien-Aspang	2·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·0
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	0·1

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Valsugana-Bahn	76·8
Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	68·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	62·4
Welser Localbahn	37·3
Friauler Bahn	33·9
Kolomeaer Localbahnen	30·0
Gailthal-Bahn	26·2
Steyrthal-Bahn	21·1
Localbahn Strakonitz-Winterberg	20·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	20·0
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	15·1
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway M.-Ostrau—Witkowitz	14·7
Localbahn Asch-Rossbach	14·2
Stauding-Stramberger Localbahn	13·5
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	13·3
Bozen-Meraner Bahn	11·1
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	10·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	9·1
Localbahn Gleisdorf-Weiz	9·0
Localb. Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	8·8
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts	8·5
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	8·5
Kremsthal-Bahn	7·6
Neutitscheiner Localbahn	7·3
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·5
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5·7
Bukowinaer Localbahnen	5·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3·9
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	3·9
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3·9
Unterkrainer Bahnen	3·0
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	3·0
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Dampftramway Brünn-Karthaus	2·6
Murthal-Bahn	2·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	0·9
Localbahn Wodňan-Prachatitz	0·5
Mühlkreis-Bahn	0·3

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	11·5
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	9·1
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·6
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	1·5
Mohács-Fünfkirchner Bahn	1·2

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	35·1
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	26·4
Localbahn Borossebes-Menyháza	20·6
Békés-Csánader Localbahn	19·9
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	19·4
Localbahn Ruma-Vrdnik	19·3
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	15·0
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	14·9
Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	14·4
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	13·0
Budapester Localbahnen	12·9
Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic	11·5
Localbahn Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	11·0
Localb. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthalbahn)	10·3
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	10·0
Localbahn Warasdin-Golubovec	9·6
Matraer Vicinalbahnen	9·1
Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	8·8
Torontaler Localbahnen	8·3
Localbahn Bája-Zombor-Neusatz	8·0
Gölnitzthal-Bahn	7·9
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	7·5
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	7·5
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	7·5
Mezötur-Turkever Eisenbahn	6·9
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	6·5
Localbahn Hermannstadt-Felek	5·7
Localbahn Zsebely-Csakovár	5·0
Poprádthal-Bahn	5·0
Bihárer Vicinalbahn	4·8
Localbahn Versecz—Kubin-Dunapart	4·6
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	4·4
Localbahn Száthmár—Nagybánya	4·2
Holics-Gödinger Localbahn	3·8
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	3·5
Localbahn Steinamanger-Rum	3·5
Localbahn Budapest-Gran	3·4
Localbahn Eperjes-Bartfeld	2·7
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2·1
Localbahn Felek-Fogaras	1·1
Békéser Comitatsbahnen	1·0
Löcsethal-Bahn	1·0
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	0·5

Die Localbahn Terret-Kowaszna weist keine Differenz der kilometrischen Ergebnisse gegenüber dem Jahre 1896 nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1897 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1896 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·9
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·2
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1·6
Böhmische Nordbahn	2·4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	4·1
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·5
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	7·4

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	0·6
Localbahn Dolina-Wygoda	0·8
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·1
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	1·6
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	2·1
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	4·5
Localbahn Wotic-Selčan	4·9
Localbahn Swoleňowes-Smečna	5·7
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	5·9
Böhmische Commercialbahnen	7·0
Mährische Westbahn	10·4
Localbahn Auspitz	11·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	11·9
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	12·1
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftramway Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	12·5
Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	13·7
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	13·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	13·9
Kuttenberger Localbahn	14·3
Localbahn Plan-Tachau	14·9
Localbahn Beneschau-Wlaschim	16·1
Localbahn Postelberg-Laun	19·9
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	20·2
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	39·0
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	40·5

Ungarische Eisenbahnen.

A. Hauptbahnen.	
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	1·5

B. Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Körös-Belovár	0·5
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	0·7
Localbahn Budapest-Lajosmizse	0·9
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	1·3
Localbahn Kaschau-Torna	1·4
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1·5
Számosthal-Bahn	1·9
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2·0
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3·0
Szilágysager Eisenbahn	3·1
Slavonische Localbahn	3·4
Székler Eisenbahn	3·5
Ungthal-Bahn	3·5
Localbahn Nagy-Belics—Privigye	3·6
Zsitvathal-Bahn	3·9
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs—Tisza-Polgar	5·4
Zagorianer Bahn	5·7
Localbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	5·8
Localbahn Gyula-Fehervár—Zalathna	6·0
Haromszéker Localbahnen	6·1
Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás	6·8
Localbahn Máros-Ludas—Bistritz	7·0
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	7·2
Localbahn Hidegkut-Gyönk—Tamasi	8·0
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	8·1
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	8·8
Taraczthal-Bahn	9·1
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	9·3
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	9·4
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	10·6
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	13·1
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	13·2
Localbahn Vinkovce-Brčka	13·4
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	14·3
Csetnekthal-Bahn	15·6
Muranythal-Bahn	16·4
Localbahn Petroszény-Lupény	29·9
Localbahn Zolyom-Brezó—Tiszolcz	33·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen, oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Die k. k. Oesterr. Staatsbahnen zeigen per April 1897, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 18.607 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 18.778.

Auf den westlichen Staatsbahnen wurde im Personenverkehre bei einer Mehrfrequenz von 39.253 Personen eine Mehreinnahme von fl. 22.180 erzielt, auf den Staatsbahnen in Galizien wurden dagegen um 20.646 Personen weniger befördert und dementsprechend auch um fl. 3402 weniger vereinnahmt.

Im Güterverkehre ist eine Steigerung der Frequenz und Einnahme um 271.884 t und fl. 470.543 zu verzeichnen, welche sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 211.022 t und fl. 308.321 und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 60.822 t und fl. 162.222 vertheilt.

Die Zunahme der Frequenz im Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen ist auf die Mehrbeförderung in den Artikeln Bier, Getreide, Holz, Mehl, Ziegel und Zucker, insbesondere aber von solchen Massengütern, welche meist nur auf kurzen Strecken zur Verfrachtung gelangen, wie Erde und Steine, Erze, Cement und Kohle, zurückzuführen, wodurch sich auch die gegenüber der Frequenzsteigerung verhältnissmässig geringe Mehreinnahme erklärt.

(Fortsetzung auf Seite 1198.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1897	1896	Im Monate April 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen incl. Wiener Verbindungsbahn . . .	8.072	7.959	3,033.289	2,283.009	2,008.681	5,848.706	7,857.387	973	7,368.066	926	+ 5·1	8.057	7.959
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.256	7.417	687	3 269	3.956	264	2.918	195	+ 35·4	15	15
Beneschau-Wlaschim	23	23	3.864	1.686	1.566	2.510	4.076	177	5.092	221	— 19·9	23	23
Bukowinaer Landesbahnen:													
Hliboka-Sereth	19	. . .	2.051	1.058	681	1.269	1.950	103	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
Itzkany-Suczawa	5	. . .	3.972	588	327	573	900	180	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Bukowinaer Localbahnen	176	176	17.581	27.740	7.313	40.224	47.537	270	60.032	341	— 20·8	176	176
Čerčan-Modřan	16	. . .	1.287	943	250	824	1.074	67	. . . .	. . .	. . .	14	. . .
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	7.625	. . . .	5.007	5.007	628	4.059	507	+ 23 9	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5 413	3.028	1.829	4.401	6.230	312	5.320	266	+ 17·3	20	20
Friauler Bahn	16	16	5.389	998	1.217	820	2.037	127	1.671	104	+ 22·1	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.584	1.809	1.655	2.463	4 118	106	3.705	95	+ 11·6	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.303	2.413	1.379	3.509	4.888	158	4.069	131	+ 20·6	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.917	3.180	1.430	2.862	4.292	286	4.055	270	+ 5·9	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts . . .	8	8	2.520	757	485	893	1.378	172	1.074	134	+ 28·4	8	8
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2.303	3 659	369	3.099	3.468	105	803	24	+337·5	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	18.149	5.075	11.132	8.170	19.302	217	21.225	238	— 8·8	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow . . .	22	22	3.445	1.125	1.053	1.116	2.169	99	1.192	54	+ 83·3	22	22
Mährisch-Budwitz-Jamnitz . . .	21	. . .	3.902	965	1.260	987	2.247	107	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Mährische Westbahn	90	90	10.260	8.277	3 532	13 360	16.892	188	16.355	182	+ 3·3	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	[illegible]	4.686	269	1.666	1.935	387	2.127	425	— 8·9	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.460	3 425	3.950	7.377	11.327	149	9.502	125	+ 19·2	76	76
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt .	14	14	2.423	308	460	464	924	66	957	68	— 2·9	14	14
Ostgalizische Localbahnen . . .	73	. . .	3.969	2.484	1.642	4.293	5.935	81	. . . .	. . .	. . .	73	. . .
Plan-Tachau	13	13	3.392	1.419	936	1.388	2.324	179	1.512	116	+ 54·3	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.094	1.864	155	1.026	1.181	107	1.060	96	+ 11·5	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.334	4.460	207	3.065	3.272	192	3.072	181	+ 6·1	17	17
Schlackenwerth-Joachimsthal . .	9	. . .	3.597	1.475	627	1.638	2.265	252	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	2.537	1.339	674	1.417	2.091	209	1.999	200	+ 4·5	10	10
Schwarzenau-Zwettl	22	. . .	3.329	1.053	1.160	2.038	3 198	145	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Strakonitz-Winterberg	32	32	8.957	3.646	2.771	6.656	9 427	295	7.137	223	+ 32·3	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	28.851	16.194	13.597	35.232	48.829	364	47.483	354	+ 2·8	134	134
Valsugana-Bahn	63	8	24.150	1.260	9.610	3.448	13.058	207	783	98	+111·2	63	2
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.835	1.542	705	1.542	2.247	204	2.018	183	+ 11·5	11	11
Welser Localbahn	54	54	15.154	11.293	4.261	10.249	14.510	269	9.229	171	+ 57·3	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	8.049	16.161	2.726	6.926	9.652	568	12.678	745	— 23·7	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	8.864	1 377	2.068	2.653	4.721	169	4.504	161	+ 5·0	28	28
Wotic-Selčan	17	17	3 315	1.084	966	1 306	2 272	134	2.787	164	— 18·3	17	17
Ybbsthalbahn	26	. . .	6.070	953	1.399	1.755	3.154	121	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.365	25.691	296	10.270	10.566	1 321	10.714	1.339	— 1·3	8	8
Zwittau-Polička	19	. . .	3.710	962	1.214	1.591	2.805	148	. . . .	. . .	. . .	19	. . .
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2 094	3.785	494	3.316	3.810	159	5.218	217	— 26·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	862	4.711	104	2.101	2.205	441	2.293	459	— 3 9	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	177 755	770.131	35 815	516 343	552.158	5.467	575.063	5.694	— 4·0	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	207.360	172.500	80 237	271.200	351.437	1.098	347.286	1.085	+ 1·2	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	67.923	201.221	41.026	234.503	275.529	1.481	272.329	1.464	+ 1·2	186	186
Linie lit. B	236	236	120.430	283.243	61.741	391 241	452.982	1 919	437.282	1.853	+ 3·6	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	39.103	60.105	15.499	116.684	132.183	1.453	129.774	1.426	+ 1 9	91	91

Vom 1. Jänner bis Ende April 1897 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate 1897	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatseisenbahnbetrieb
10,009.025	8,985.252	6,587.435	23,443.895	30,031.330	3.727	6,583.322	21,784.204	28,331.526	3.560	+ 4·7	11.181	10.680	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen incl. Wr. Verb.-B.
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
23.467	25.790	2 489	11.349	13.838	923	2.261	9.861	12.122	808	+ 14·2	2.769	2 424	Asch-Rossbach
11.955	5.596	5.394	9.566	14.960	650	5.508	12.321	17.829	775	— 16·1	1 950	2.325	Beneschau-Wlaschim
													Bukowinaer Landesb.:
6.368	2.600	2.007	4.135	6.142	323	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	969	. . .	Hliboka-Sereth
10.339	1.901	1.090	2.065	3.155	630	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.890	. . .	Itzkany-Suczawa
60.455	115.059	24.988	153.236	178.224	1.012	28.959	158.604	187.563	1 065	+ 5·0	3.036	3.195	Bukowinaer Localb.
4.183	2.848	807	2.395	3.202	229	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	687	. . .	Cerčan-Modřan
. . . .	23.819	. . . .	16.096	16.096	3.012	. . . .	16.231	16.231	2.029	— 0·8	6.036	6 087	Dolina-Wygoda
19.800	10.423	6.551	16 026	22.577	1.129	6.426	15.320	21.746	1.087	+ 3·9	3 387	3 261	Fehring-Fürstenfeld
18.004	2.728	4.051	3.470	7.521	470	3.348	2.268	5.616	351	+ 33·9	1.410	1.065	Friauler Bahn
26.971	6.659	6.485	8.922	15.407	395	6.537	8.294	14.831	380	+ 3·9	1.185	1.140	Fürstenfeld-Hartberg
15.320	9.816	4.734	14.507	19.241	621	4.997	10.255	15.252	492	+ 26·2	1.863	1.476	Gailthal-Bahn
20.503	10.807	4.776	10.328	15.104	1.007	4.547	9.313	13 860	924	+ 9·0	3.021	2.772	Gleisdorf-Weiz
8.137	2.624	1.779	2.932	4.711	589	1.163	3.181	4.344	543	+ 8·5	1.767	1.629	Göpfritz-Gr. Sieghardts
7.759	16.800	1.276	16 342	17.618	534	570	12.582	13.552	411	+ 30·0	1.602	1.233	Kolomeaer Localbahnen
58.373	24.434	35 876	36.272	72.148	811	37.169	38 446	75.615	849	— 4·5	2.433	2.537	Lemberg-Bełzec
11.831	4.446	3.585	3.948	7.533	342	3.115	1.359	4.474	203	+ 68·5	1.026	609	Lemberg (Klep.)-Janów
15.046	6.405	3.683	9.382	13.065	622	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.866	. . .	Mähr.-Budwitz-Jamn.
40.983	30.472	11.880	49.991	61.871	687	12.622	56 400	69.022	767	— 10 4	2.061	2.301	Mährische Westbahn
7.139	16.378	874	6.034	6 908	1.382	933	7.089	8.022	1.605	— 13 9	4.146	4.815	Mösel-Hüttenberg
38.424	13.755	13 612	31.069	44.681	588	13 317	30.486	43.803	576	+ 2·1	1.764	1.728	Murthal-Bahn
7.937	1.277	1.477	1.700	3.177	227	1.524	2.151	3.675	263	— 13·7	681	789	Nakři-Netolitz Netolitz
12.394	9.926	5 698	18.597	24.295	332	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	996	. . .	Ostgalizische Localb.
11.433	4.044	2.838	5.270	8.108	624	2.975	6.550	9.525	733	— 14·9	1.872	2.199	Plan-Tachau
3.058	5.050	494	2.903	3.397	309	817	3.427	4.244	386	— 19 9	927	1.158	Postelberg-Laun
6.009	23.774	919	14.211	15.130	890	923	8.393	9.316	548	+ 62·4	2.670	1.644	Potscherad-Wurzmes
11.784	4.924	1.861	5.369	7.230	803	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.409	. . .	Schlackenw.-Joachimst.
9.500	5.037	2.446	4.726	7.172	717	2.673	4.459	7.132	713	— 0·6	2.151	2.139	Schwarzenau-Waidhofen
11.074	4.254	3.586	8.294	11.880	540	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.620	. . .	Schwarzenau-Zwettl
29.844	14.109	8.867	23.749	32.616	1.019	8 538	18.479	27.017	844	+ 20·7	3.057	2.532	Strakonitz-Winterberg
96.195	63.833	44.010	141.044	185.054	1.381	44.142	135.529	179·671	1.341	+ 3·0	4.143	4 023	Unterkrainer Bahnen
75.710	4.629	30.839	12.848	43.687	693	772	11	783	392	+ 76·8	2.079	1.176	Valsugana Bahn
10.282	4.676	2.491	5.225	7.716	701	2.299	4.397	6.696	609	+ 15·1	2.103	1.827	Vöcklabruck-Kammer
53.560	24.554	16.401	23.010	39.411	730	16 470	12.288	28.758	532	+ 37·3	2.190	1.596	Welser Localbahnen
26.016	63.679	9.089	29.527	38.616	2.271	10.175	33.656	43.831	2.578	— 11·9	6.813	7.734	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
31.551	5.635	6.754	9.930	16.684	596	7.148	9.468	16.616	593	+ 0·5	1.788	1.779	Wodňan-Prachatitz
10.265	5.529	3.523	7.259	10.782	634	3.336	8.011	11.347	667	+ 4·9	1.902	2.001	Wotic-Selčan
18.267	4.757	3.933	6.529	10.462	402	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.206	. . .	Ybbsthalbahn
7.453	106.055	943	43.022	43.965	5.496	841	43.598	44.439	5.555	— 1·1	16.488	16.665	Zeltweg-Fohnsdorf
9.475	3.468	3.082	6 182	9.264	488	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.464	. . .	Zwittau-Polička
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
7.875	19.457	1.883	15.305	17.188	716	2.254	26.611	28.865	1.203	— 40·5	2.148	3 609	Časlau-Zawratetz
2.961	22.720	381	10.139	10.520	2.104	384	10.311	10.695	2.139	— 1·6	6.312	6.417	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
637.567	2,940.084	129.366	1,811.894	1,941.260	19.220	124.239	1,815.305	1,939.544	19 203	+ 0·1	57.660	57.609	Aussig-Teplitzer Eisenb.
699.244	636.518	272.360	1,053.837	1,326.197	4.144	274.097	1,084 013	1,358.110	4.244	— 2·4	12 432	12.732	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
234.041	870.788	133.454	1,033.698	1,167.152	6.275	134.965	1,018.287	1.153.252	6 200	+ 1·2	18.825	18.600	Linie lit. A
378.130	1,262.839	169.296	1,719.604	1,888.900	8 004	172.137	1,647.063	1,819.200	7.708	+ 3 8	24.012	23.124	Linie lit. B
134.753	263.413	52.436	503.198	555.634	6.106	50.898	512 949	563.847	6.196	— 1·5	18.318	18.588	Graz-Köflacher Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1897	1896	Im Monate April 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	869.365	952.406	549.224	2,142.254	2,691.478	2.598	2,798.281	2.701	— 3·8	1.036	1.03
Localbahnen	281	281	90.663	35 281	20.807	38.578	59.385	211	64.885	231	— 8·7	281	28
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	56.229	90.074	24.888	183.391	208.279	3.254	214.784	3 356	— 3·0	64	6
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.028	67.433	2.301	36 533	38.834	2.589	33.720	2.248	+ 15·2	15	1
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	322.939	256.608	213.117	650.547	863.664	1.375	870.755	1.387	— 0·9	628	62
Ergänzungsnetz	308	308	149.848	285.189	82.561	448.412	530.973	1.724	566 582	1.847	— 6.7	308	30
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	705.424	609.782	472.635	1,597.633	2,070.268	1.515	2,110.825	1.545	— 1·9	1.366	1.36
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	29.019	24.351	7.312	19.851	27.163	823	27.997	848	— 3·0	33	3
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1.373.967	411.680	1,007.800	2 179.932	3,187.732	2.107	3,110.870	2.056	+ 2·5	1.513	1.51
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	13.845	. . . .	2.161	. . . .	2.161	540	1.633	408	+ 32·4	4	
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	162.150	130.830	59.184	207.504	266.688	936	263.021	923	+ 1·4	285	28
Wien-Aspang Bahn	89	89	101.694	39.283	30.844	39 776	70.620	793	68.935	774	+ 2 5	89	8
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	24.880	57 549	8.603	63.369	71.972	1.107	76.418	1.176	— 5·9	65	6
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.805	1.383	626	802	1.428	204	1.471	210	— 2·8	7	
Böhmische Commercialbahnen	193	193	27.975	19.453	8 098	21.920	30.018	156	30.127	156	0	193	1[illegible]
Bozen-Meraner Bahn	31	31	33.817	12 281	24.603	15.374	39.977	1.289	33.957	1.095	+ 17·7	31	
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.411	1.552	1.073	2 598	3.671	147	3.926	156	— 5·8	25	
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.746	1 344	1.043	2 346	3.389	136	3.465	139	— 2·2	25	
Kremsthal-Bahn	70	70	19.556	9.701	7.296	13.184	20.480	293	18.209	260	+ 12·7	70	
Kuttenberger Localbahn	3	3	11.941	3.662	1.260	647	1.907	636	2.533	844	— 24·7	3	
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.994	1.180	9.960	2.485	12.445	518	11.045	460	+ 12·6	24	
Mühlkreis-Bahn	58	58	11.277	1.898	6.846	7.376	14.222	245	12.497	215	+ 14·0	58	
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.505	5.295	1.994	4.078	6.072	759	5.497	687	+ 10·5	8	
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.175	1.686	884	1.835	2.719	181	3.754	250	— 27·5	15	
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.029	769	967	953	1.920	77	2.034	81	— 4·9	25	
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	34	38.300	11 992	14 302	11.829	26.131	769	28.720	845	— 9·0	34	
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	18	6.837	2.282	2 990	1.955	4.945	197	3.369	187	+ 5·3	25	
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	9.900	2.012	4.853	3.518	8.371	125	8.477	127	— 1·5	67	
Schneebergbahn	18	. . .	8.193	2.260	2.721	1.743	4.464	248	. . . .	. . .	. . .	4·4	. .
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	8.790	27.427	1.812	19.771	21.583	1.199	18.548	10.30	+ 16·4	18	
Steyrthal-Bahn	48	48	12.068	4.331	4.210	5 530	9.740	203	8.399	175	+ 16·0	48	
Stramberg-Wernsdorf	7	. . .	692	2.724	139	1.751	1.890	270	. . . .	. . .	. . .	7	. .
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.970	21.105	183	14.768	14.951	1.495	15.490	1.549	— 3·5	10	
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.800	7.522	2.053	8.909	10.962	281	16.975	435	— 35·4	39	
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	8.778	5.631	2.241	5.206	7.447	152	7.123	145	+ 4·8	49	
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	438	2.154	68	3.182	3.250	406	3.411	426	— 4·7	8	
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	71.201	4.765	6.677	3.046	9.723	972	9.723	972	0	10	
M.-Ostrau—Witkowitz	7	7	76.150	1.833	5.962	1.085	7.047	1.006	5.968	853	+ 17·9	7	
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	184.419	303	25.417	607	26.024	620	23.243	553	+ 12·1	42	
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	49.280	. . . .	6 020	. . . .	6.020	502	5.333	444	+ 13·1	12	
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	133.428	. . . .	10.856	. . . .	10.856	1.551	9.876	1.411	+ 9·9	7	
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	129.686	. . . .	10.405	. . . .	10.405	1.734	8.773	1.462	+ 18·6	6	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	10.505	4.667	2.202	3.427	5.629	402	4.482	320	+ 25·6	14	
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	18	58.708	32.877	6.415	10.053	16.468	915	19.659	1.092	— 16·2	18	
Summe	16.950	16.540	8,768.090	7,114.279	4,985.068	15,363.208	20,348.276	1.200	19,921.233	1.204	— 0·3	16.919·4	16.5

Vom 1. Jänner bis Ende April 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate: 1897	1896	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
2,986.648	3,923.914	1,831.993	9,102.621	10,934.614	10.555	1.805.365	9,229.208	11,034.573	10.651	— 0·9	31.665	31.953	Hauptbahnnetz
313.599	144.976	69.535	157 522	227.057	808	70.872	154.372	225.244	801	+ 0·9	2.424	2.403	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
201.719	389.526	91.308	727.338	818.646	12.791	83 626	605 854	689.480	10.773	+ 18 7	38.374	32 319	Oesterr. Strecke
35.048	253.333	7.751	136.530	144.281	9 619	6.760	120.738	127.498	8.500	+ 13·2	28.857	25 500	Leoben-Vordernberger
													Oesterr. Nordwestbahn:
1.063.574	943.878	685.058	2,365.373	3,050.431	4 857	693.498	2,600.605	3,294.103	5.245	— 7·4	14.571	15.735	Garantirte Strecken
494 558	1,104 682	273.411	1,673.112	1,946.523	6.320	273.889	1,763.258	2,037.147	6.614	— 4·5	18.960	19.842	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
2.403.106	2,776.308	1,574.069	6,279.292	7,853.361	5.749	1,655.089	6,293.706	7,948.795	5.819	— 1·2	17.247	17.457	Oesterr. Linien
103.570	90.546	26.863	76.969	103.832	3.146	28.537	76.929	105.466	3.196	— 1·6	9 438	9.588	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
4,182 284	1,585.458	3,146.233	8,354.108	11,500.341	7.601	3,067.001	8,319.103	11,386.104	7.526	+ 1·0	22.803	22.578	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
33.771	. . . . .	5.174	. . . . .	5.174	1.294	4.772	. . . . .	4.772	1.193	+ 8·5	3.882	3.579	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
518.104	539.930	194.772	879.721	1,074.493	3 770	202.427	885.270	1,087.697	3.816	— 1·2	11.310	11.448	Südnordd. Verbindgsb.
299.881	122.154	90.440	136.448	226.888	2.549	89.123	132.771	221.894	2.493	+ 2·2	7.647	7.479	Wien-Aspang Bahn
89.629	207.959	28.823	251 801	280.624	4.317	28.427	264.240	292.667	4.503	— 4·1	12.951	13.509	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
18.971	5.436	2.062	3.098	5.160	737	1.996	3.816	5.812	830	— 11·2	2.211	2.490	Auspitzer Localbahn
98.705	81.083	27.357	92.220	119.577	620	25.534	103.130	128.664	667	— 7 0	1.860	2.001	Böhm. Commercialb.
97.464	30.543	67.421	53.905	121 326	3.914	62.329	46.894	109.223	3.523	+ 11·1	11.742	10.569	Bozen-Meraner Bahn
7.761	5.682	3.509	9.467	12.976	519	3.374	11.687	15 061	602	— 13·8	1.557	1.806	Deutschbrod-Humpoletz
9.767	6 426	3.515	10.489	14 004	560	3.249	11.628	14.877	595	— 5·9	1.680	1.785	Gr.-Priesen-W.-Auscha
68 972	39.877	23.255	50.204	73.459	1.049	22.864	45 404	68.268	975	+ 7·6	3.147	2.925	Kremsthal-Bahn
39.389	14.182	4.243	5.088	9.331	3.110	3.173	7.715	10.888	3.629	— 14·3	9.330	10.887	Kuttenberger Localb.
35.631	6.996	26.658	8.301	34.959	1.456	23.854	8.178	32 032	1.335	+ 9 1	4 368	4.005	Mori-Arco-Riva a. G.
33.459	5.547	20.510	23.666	44.176	762	20.972	23.132	44.104	760	+ 0·3	2.286	2.280	Mühlkreis-Bahn
35.361	21.867	6 529	16.383	22.912	2.864	6.331	15.012	21 343	2.668	+ 7·3	8.592	8.004	Neutitscheiner Localb.
9.926	5.757	2.873	6.578	9.451	630	2.832	12.668	15 500	1.033	— 39 0	1.890	3.099	Reichenau a/K.-Solnitz
10.713	3.128	3.442	4.038	7.480	299	3.283	3.461	6.744	270	+ 10·7	897	810	Radkersburg-Luttenbg.
147.024	48.626	51.633	47.488	99.121	2.915	55.063	57.633	112.696	3.315	— 12·1	8.745	9.945	Reichenberg-Gablonz-T.
27.289	10.423	9.873	9.784	19.657	786	5.399	4.437	9.836	655	+ 20 0	2.358	1.965	Salzburg-Lamprechtsh.
32 100	9.548	14 539	13 791	28.330	423	15.086	12.153	27.239	407	+ 3·9	1.269	1.221	Salzkammergut-Localb.
8.193	2.260	2.721	1.743	4.464	1.015	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.045	. . .	Schneebergbahn
29.222	100.782	5.995	69.119	75.114	4.173	5.466	60.723	66.189	3.677	+ 13·5	12.519	11.031	Stauding-Stramberger
42.340	19.177	13.890	22.710	36.600	762	11.935	18 227	30.162	629	+ 21·1	2.286	1.887	Steyrthal-Bahn
2.144	6.486	426	4.274	4.700	671	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	2.013	. . .	Stramberg-Wernsdorf
6 986	89.452	648	62.221	62.869	6.287	647	66.043	66.690	6.669	— 5·7	18.861	20.007	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
20.494	36.307	7.072	42.499	49.571	1.271	7.561	54.511	62 072	1.592	— 20 2	3.813	4.776	Cilli-Wöllan
30.331	21.421	7.359	19.947	27.306	557	7.065	18.021	25.086	512	+ 8·8	1.671	1.536	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
438	5.872	68	9.416	9.484	1.186	56	8.659	8.715	1.089	+ 8·9	3.558	3.267	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramways.
242.059	22.847	23 040	14.374	37.414	3.741	22.857	13.624	36.481	3.648	+ 2·6	11.223	10.944	Brünner Localeisenb.-G.
270.059	6.857	21.835	3.826	25.661	3.666	20.198	2.169	22.367	3.195	+ 14·7	10.998	9.585	M.-Ostrau-Witkowitz
664.426	1.277	86.723	2.256	88.979	2.119	80.987	2.591	83.578	1.990	+ 6·5	6.357	5.970	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
156.909	. . . . .	20.404	. . . . .	20.404	1.700	19.307	. . . . .	19.307	1 609	+ 5·7	5.100	4.827	Innsbruck-Hall i. T.
471.138	. . . . .	36.559	. . . . .	36.559	5.223	37.340	. . . . .	37.340	5.334	— 2·1	15.669	16.002	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
429.719	. . . . .	33.818	. . . . .	33.818	5 636	29.850	. . . . .	29.850	4.975	+ 13·3	16.908	14.925	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
31.599	14.277	5.167	10.740	15.907	1,136	3.863	11.581	15.444	1.103	+ 3·0	3.408	3 309	Salzburger Eisenb. u. Tr.
193.965	53 445	21.056	20.904	41.960	2.331	20.995	26.953	47.948	2.664	— 12·5	6.993	7.992	Wr.Localb.-A.-G. (Wien Wr.Neudorf-Guntrsd.)
28,948.505	28,451.886	16,211.429	61,148.394	77,359.823	4 572	16,109.653	59,641.274	75,750.927	4.582	— 0·2	13.716	13.746	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1897	1896	Im Monate April 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.613·1	7.558·6	2,705.000	1,431.600	1,841.000	4,998.800	6.839.800	898	6,780.438	897	+ 0·1	7572·2	7558·6
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68·1	68·1	13.300	20.000	6.000	32 000	38.000	558	40.564	596	— 6·4	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	19.000	2.300	9.500	4.500	14.000	129	15.176	140	— 7·9	108·6	108 6
Bája-Zombor-Neusatz	145	145	22.000	3.000	11.000	6.000	17.000	117	16.346	113	+ 3·5	145	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·3	59·3	4.800	2.000	2.400	2.800	5.200	88	5.243	88	0	59·3	59·3
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	8.000	2.500	4.000	5.000	9.000	109	7.525	91	+ 19·8	82·7	82·7
Békéser Comitatsbahnen	49·1	49·1	5.000	1.800	2.500	3.500	6.000	122	5.820	119	— 2·5	49·1	49·1
Biharer Vicinalbahnen	131·9	131·9	22.000	4.800	11.000	9.500	20.500	155	20.481	155	0	131·9	131·9
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	. . .	4.000	800	2.000	1.500	3.500	61	. . . .	. . .	. . .	57·8	. . .
Budapest-Gran Localbahn . . .	62·1	57	14.000	6.500	7.000	13.000	20.000	322	13.621	239	+ 34·8	62 1	57
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	63·2	63·2	6.800	3.500	3.400	4.000	7.400	117	7.706	122	— 4·1	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	1.500	1.200	500	2.500	3.000	126	2.762	116	+ 8·6	23·8	23·8
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	136 1	136·1	15.800	3.100	7.900	6.100	14.000	103	14.097	104	— 1·0	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56 8	56·8	10.000	2.500	5.000	5.000	10.000	176	9 132	161	+ 9·3	56·8	56·8
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	39·3	39·3	4.600	500	2.300	1.000	3.300	84	2.894	74	+ 13·5	39·3	39·3
Fehereser und Tolnaer Comit.-B.	132·5	. . .	9.000	2.000	4.500	4.000	8.500	64	. . . .	. . .	. . .	132·5	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.200	1.300	2.600	2.600	5.200	100	5.167	100	0	51·9	51·9
Garamberzencze-Léva-Localb. .	66·1	. . .	4.800	1.300	2.400	2.600	5.000	76	. . . .	. . .	. . .	66·1	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50·2	50·2	6.000	4.800	3.000	9.500	12.500	249	12.264	244	+ 2·0	50·2	50·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70·4	70·4	24.000	4.000	12.000	8.000	20 000	284	19.001	270	+ 5·2	70·4	70·4
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	12.000	3.800	6.000	7.500	13.500	116	16.441	141	— 17·7	116·7	116·7
Gyula-Fehervar-Zalathna Localb.	42·1	37·4	4.000	1.400	2.000	2.800	4.800	114	4.651	124	— 8·1	42·1	37·4
Háromszéker Localbahnen . . .	118·3	118·3	24.000	7.000	12.000	14.000	26.000	220	30.380	257	— 14·4	118·3	118·3
Hegyes-Feketehegy-Palanka . .	55·6	. . .	4.600	900	2.300	1.700	4.000	72	. . . .	. . .	. . .	55·6	. . .
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32·2	32·2	4.800	1.000	2.400	2.000	4.400	137	4.079	127	+ 7·9	32·2	32·2
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	11·9	11·9	1.900	100	600	100	700	59	957	80	— 26·3	11·9	11·9
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	2.000	500	500	500	1.000	80	1.007	81	— 1·2	12·5	12·5
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26·2	26·2	1.600	500	800	900	1.700	65	1.267	48	+ 35·4	26·2	26·2
Kaposvár-Fonyod	54	. . .	3.000	600	1.500	1.100	2.600	48	. . . .	. . .	. . .	54	. . .
Karczag-Tiszafüred	44 4		3.600	500	1.800	1.000	2.800	63	. . . .	. . .	. . .	44·4	. .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	59·1	59·1	8.200	4.500	4.100	9.000	13.100	222	14.406	244	— 9·0	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.B. .	41·9	41·9	3.800	300	1.900	600	2.500	60	2.455	59	+ 1·7	41·9	41·9
Kecskemet-Tisza-Ugher Localb. .	30·4	. . .	2.000	300	1.000	700	1.700	56	. . . .	. . .	. . .	30·4	. . .
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45·5	45·5	4.400	1.900	2 200	3.800	6.000	132	5.680	125	+ 5·6	45·5	45·5
Körös-Belovár Localbahn . . .	32·4	32·4	4.600	1.500	2.300	3.000	5.300	164	5.474	169	— 3·0	32·4	32·4
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	. . .	4.000	400	2.000	800	2.800	53	. . . .	. . .	. . .	53·2	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	22·2	22·2	3.000	1.500	1.500	3.000	4.500	203	4.344	196	+ 3·6	22·2	22·2
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	110·3	110·3	5.200	1.200	2.600	2.400	5.000	45	6.321	57	— 21·1	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	32·3	32·3	5.600	2.000	2.800	4.000	6.800	211	7.491	232	— 9·1	32·3	32·3
Matraer Vicinalbahnen	132·9	132·9	10.000	2.500	5.000	5.000	10.000	75	9.895	74	+ 1·4	132·9	132·9
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	15·3	15·3	1.600	400	800	700	1.500	98	1.313	86	+ 14·0	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	2.800	2.800	1.400	5.600	7.000	171	6.562	160	+ 6·9	40·9	40·9
Nagy-Belicz-Privigye	28·4	12·3	2.400	500	1.200	1.000	2.200	77	1.019	83	— 7·2	28·4	3·1
Neógráder Comitatsbahnen . .	112·4	. . .	13 000	2.800	6.500	5.500	12.000	107	. . . .	. . .	. . .	112·4	. . .
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	8.000	2.500	4.000	5.000	9.000	158	8.760	154	+ 2 6	57	57
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	. . .	2.200	400	1.100	700	1.800	49	. . . .	. . .	. . .	36·4	. . .
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	32·6	. . .	2.800	300	1.400	600	2.000	61	. . . .	. . .	. . .	32 6	. . .
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	2.000	5.000	1.000	10.000	11.000	608	17.214	951	— 36·1	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	44·1	44·1	13.000	1.300	4.400	2.600	7.000	159	7.542	171	— 7·0	44·1	44·1
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	5.000	4.300	2.500	8.500	11.000	318	10.260	297	+ 7·1	34·6	34·6
Raab-Veszprém-Uj-Dombovár . .	203·1	129·5	13.000	3.000	6.500	6.000	12.500	62	7.323	57	+ 8·8	203·1	129·5
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	300	1.800	100	2.000	2.100	121	1.927	111	+ 9 0	17·4	17·4
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	12.600	7.300	6.300	14.700	21.000	173	20.301	168	+ 3·0	121·1	121·1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47·1	47·1	4.600	1.700	2.300	2.000	4.300	91	4.091	87	+ 4·6	47·1	47·1
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	11.000	3.200	5.500	6.500	12.000	227	12.867	246	— 7·7	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21	21	3.900	200	1.300	300	1.600	76	1.851	88	— 13·6	21	21
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·4	60·4	9.000	3.000	4.500	6.000	10.500	174	10.310	171	+ 1·8	60·4	60·4
Szekler Bahn	35 3	35·3	5.600	1.800	2.800	3.700	6.500	184	8.089	229	— 19·7	35·3	35·3
Szt. Lörincz-Slatina-Našicer L. B.	93·2	93·2	8.200	1.200	3.600	8.400	12.000	129	11.590	124	+ 4·0	93·2	93·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34 6	7.800	600	3.900	1.200	5.100	147	5.009	145	+ 1·4	34·6	34·6
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.000	4.000	5.000	8 000	13.000	121	15.585	145	— 16·6	107·8	107·8

Vom 1. Jänner bis Ende April 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	1897: für Güter (Gulden)	1897: im Ganzen (Gulden)	1897: per Kilom.	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate: 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
9,749.000	6,005.000	5,980.769	21,271.357	27,252.126	3.599	6,172.782	20,626.131	26,798 913	3.546	+ 1·5	10.797	10 638	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
49.900	80.100	22.700	128.300	151.000	2.217	21.751	131.468	153 219	2.250	— 1·5	6.651	6.750	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
77.000	13.900	38.500	27.500	66.000	608	39.893	25.831	65.724	605	+ 0·5	1.824	1.815	Bács-Bodrogher Com. B.
90.000	12 800	45.000	25.500	70.500	486	40.899	24.361	65.260	450	+ 8·0	1.458	1.350	Baja-Zombor-Neusatz
19.000	7.500	8.500	10.600	19.100	322	9.166	9.269	18 435	311	+ 3·5	966	933	Balat.-St. G.-Som.-Szobb
33.800	9.300	16.900	18.500	35 400	428	14 664	14.842	29.506	357	+ 19·9	1.284	1.071	Békés-Csanáder Bahn
17.800	7.600	8 900	15.000	23.900	487	8.163	15.503	23.666	482	+ 1·0	1.461	1.446	Békéser Comitatsbahnen
77.600	16.700	38.800	33.200	72.000	546	38.085	30.661	68.746	521	+ 4·8	1.638	1.563	Biharer Vicinalbahn
15.000	3.200	7.500	6.300	13.800	239	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	717	. . .	Boldvathalbahn
46.000	17.500	23.000	35.000	58 000	934	18.575	32.922	51 497	903	+ 3·4	2.802	2.709	Budapest-Gran Localb.
24.400	13.200	12 200	15.600	27.800	440	14.397	13.694	28.091	444	— 0·9	1.320	1.332	Budapest-Lajosmizse
5.100	4.500	1.700	9.000	10.700	450	1.796	10 900	12.696	533	— 15·6	1.350	1.599	Csetnekthal-Bahn
55.600	15.000	27.300	29.900	57 200	420	27.462	32.969	60.431	444	— 5·4	1.260	1.332	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
35.600	11.000	17.800	22.000	39 800	701	17.130	17.530	34.660	610	+ 14·9	2.103	1.830	Debreczin-Hajdu-Nánás
17.600	2.200	8.800	4.300	13.100	333	8.662	3.346	12.008	306	+ 8·8	999	918	Debreczin—Nagy-Léta
21.000	5.800	10 500	11.500	22.000	166	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	498	. . .	Fehereser und Tolnaer
18.800	4.500	9.400	9 000	18.400	355	9.822	8.416	18.238	351	+ 1·1	1.065	1.053	Felek-Fogaraser Bahn
18.600	6.500	9.300	13.000	22.300	337	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.011	. . .	Garamberzencze-Léva
22 000	18.300	11.000	36.600	47 600	948	11.395	32.891	44.286	882	+ 7·5	2.844	2.646	Gran—Almás-Füzitö
93.600	19.000	46.800	38.000	84.800	1.205	46 028	41.438	87.466	1.242	— 3·0	3.615	3 726	G. Kikinda-G. Becskerek
41.400	18.800	21.100	37.500	58.600	502	21.551	40.704	62.255	533	— 5·8	1.506	1.599	Grosswardein-B.-Vaskoh
14.000	5.600	7.000	11.300	18.300	435	7.517	9.805	17 322	463	— 6·0	1.305	1.389	Gyula-Feherv.-Zalathna
93.000	28.300	46.500	56 500	103.000	871	47.236	61.595	108.831	928	— 6·1	2.613	2.784	Háromszéker Localb.
19.200	8 300	9.600	16.400	26.000	468	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.404	. . .	Hegyes-Fek.-Palanka
16.600	4.300	8.300	8.500	16.800	522	9.051	6.840	15.891	494	+ 5·7	1.566	1.482	Hermannst.-Felek. Lb.
6 100	500	1.900	500	2.400	202	1.782	908	2.690	226	— 10·6	606	678	Hermannst.-N. Disznod
6.800	1.900	1.700	1.900	3.600	288	1.757	2.161	3.918	313	— 8·0	864	939	Hidegkut-Gyönk-Tamási
6.600	1.900	3.300	3.600	6.900	263	2.932	2.525	5.457	208	+ 26·4	789	624	Kaposvár-Mocsolad
12 400	4.100	6.200	6.900	13.100	243	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	729	. . .	Kaposvár-Fonyod
13.600	2.000	6.800	3.900	10.700	241	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	723	. . .	Karczag-Tiszafüred
29.000	18 100	14.500	36.000	50.500	854	15.253	35.947	51.200	866	— 1·4	2.562	2.598	Kaschau-Torna
14.000	1.100	7.000	2.200	9 200	220	7.811	2.088	9.899	236	— 6·8	660	708	Kecskem.-Füllöpszállás
8.400	1.100	4.200	2.300	6.500	214	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	642	. . .	Kecskemet-Tisza-Ugher
16.000	10.500	8.000	21.000	29 000	637	7.301	17.924	25.225	554	+ 15·0	1.911	1.662	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
16.200	5.000	8.100	10.000	18 100	559	10.209	8.003	18.212	562	— 0·5	1.677	1.686	Körös-Belovár Localb.
13.600	3.100	6.800	6.200	13.000	244	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	732	. . .	Komorn-Dunaszerdah.
11.200	5.000	5.600	9.800	15.400	694	4.991	12 741	17.732	799	— 13·1	2 082	2.397	Kun-Szt. Márton-Szentes
17.200	5.300	8 600	10 500	19.100	173	8.877	11.679	20.556	186	— 7·0	519	558	Máros-Ludás—Bistritz
20.000	7.400	10.000	14 800	24.800	768	11.099	14.223	25 322	784	— 2·0	2.304	2.352	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
36.200	13.200	18 100	26.400	44.500	335	17.100	23.750	40.850	307	+ 9·1	1.005	921	Matraer Vicinalbahnen
6.000	1.500	3.000	2.900	5.900	386	2.875	2.642	5.517	361	+ 6·9	1.158	1.083	Mezötur-Turkever E.
10.200	8.000	5.100	16.000	21 100	516	5.524	19.714	25.238	617	— 16·4	1 548	1.851	Muránythalbahn
9.600	2.200	4.800	4.200	9.000	317	593	426	1.019	329	— 3·6	951	987	Nagy-Belicz—Privigye
52.600	11.900	26.300	23.700	50.000	445	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.535	. . .	Neógráder Comitatsb.
27.600	9.900	13.800	19.600	33.400	586	13.366	20.272	33 638	590	— 0·7	1.758	1.770	Nyiregyháza-M.-Szalka
8.600	1.900	4 300	3.700	8.000	220	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	660	. . .	Pápa-Csornaer Localb.
12.000	1.600	6.000	3.100	9.100	279	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	837	. . .	Pancsova-Petrovoszello
7.400	26.800	3.700	53.500	57.200	3.160	3.971	77.659	81.630	4.510	— 29·9	9.480	13.530	Petroszény-Lupény
48.500	5.100	15.900	10.200	26.100	592	16.190	12.229	28.419	644	— 8·1	1.776	1.932	Pressburg-Dunaszerdah.
18.200	15.900	9 100	31.600	40.700	1.176	13 321	31.295	44.616	1.289	— 8·8	3.528	3.867	P. Tenyö-K. Szt. Márton
41.000	10.300	20.500	20.500	41 000	202	12.909	10.681	23.590	182	+ 11·0	606	546	Raab-Veszp.-Uj-Domb.
11.800	8.100	600	9.400	10 000	575	739	7 639	8.378	482	+ 19·3	1 725	1.446	Ruma-Vrdnik
45.800	24.100	22.900	48.300	71.200	588	23.919	49.804	73.723	609	— 3·4	1.764	1.827	Slavonische Localbahn
11.300	7.700	8 600	9 600	18.200	386	9.612	7 298	16.910	359	+ 7·5	1.158	1.077	Somogy-Szobb-Barcs
41.000	12.400	20.500	24.800	45.300	865	21.561	24.524	46.085	879	— 1·5	2.595	2.637	Steinamanger-Pinkafeld
14.500	900	5.300	1.500	6.800	324	5.276	1.297	6.573	313	+ 3·5	972	939	Steinamanger-Rum
34.600	13.000	17.300	25.900	43.200	715	14.509	26.926	41·435	686	+ 4·2	2.145	2.058	Száthmar-Nagybánya
20.800	8.100	10 400	16.200	26.600	754	11.113	16.451	27.564	781	— 3·5	2.262	2.343	Székler Bahn
33.200	17.300	14.500	34.400	48.900	525	13.465	30 392	43.857	471	+ 11·5	1.575	1.413	Szt. Lörincz—Slatina
28.800	2.200	14.400	4.300	18·700	540	13.934	3.959	17 893	517	+ 4·4	1.620	1.551	Szentes-H.-M.-Vásárhely
39.400	18.900	19.700	37.700	57.400	532	20 233	38.967	59.200	549	— 3·1	1.596	1.647	Szilágyságer Eisenb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1897	1896	Im Monate April 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende April 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Taraczthal-Bahn	32·9	32·9	500	100	200	100	300	9	425	13	— 30·8	32·9	32·9
Temesvár—Buziás	35·8	. . .	3.000	500	1.500	1.000	2.500	70	. . . .	. . .	. . .	35·8	. . .
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	8.400	1.300	4.200	2.500	6.700	107	6.351	101	+ 5·9	62·9	62·9
Tisza Polgar-Nyiregyházá L.B.	47·6	. . .	2.600	400	1.300	800	2.100	44	. . . .	. . .	. . .	47·6	. . .
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	31·6	31·6	3.800	800	1.900	1.500	3.400	108	3.288	104	+ 3·8	31·6	31·6
Ungarische Südostbahn	45·3	. . .	2.000	400	1.000	800	1.800	40	. . . .	. . .	. . .	45·3	. . .
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	10.000	1.300	5.000	2.500	7.500	89	7.356	87	+ 2·3	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.000	5.000	3.000	10.000	13.000	245	15.216	287	— 14·6	53·1	53·1
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	2.400	500	1.200	1.000	2.200	60	2.001	55	+ 9·1	36·5	36·5
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	50.000	21.000	25.000	42.000	67.000	197	66.029	194	+ 1·5	340·2	340·2
Zagorianer Bahn	128·8	128·8	24.000	7.000	12.000	14.000	26.000	202	28.151	219	— 7·8	128·8	128·8
Zolyom-Brezó—Tiszolczer Localb.	43·1	26·3	2.000	1.900	1.000	3.800	4.800	111	4.722	180	— 38·3	43·1	26·3
Zsebely-Csákovarer Localbahn	48·3	48·3	4.000	700	2.000	1.500	3.500	73	3.613	75	— 2·7	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	5.000	1.300	1.900	2.600	4.500	101	4.404	99	+ 2·0	44·6	44·6
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	377·9	377·9	119.402	200.487	63.770	336.069	399.839	1.058	371.614	983	+ 7·6	377·9	377·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.669	42.341	2.584	50.703	53.287	788	50.127	742	+ 6·2	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	55.504	34.331	18.427	48.158	66.585	556	59.060	493	+ 12·6	119·8	119·8
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704·1	704·1	189.665	195.801	147.177	454.518	601.695	855	589.393	837	+ 2·2	704·1	704·1
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	389·9	361	84.600	52.500	39.100	80.200	119.300	306	107.900	299	+ 2·3	389·9	361
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	58·4	38·3	2.843	15.949	1.319	15.260	16.579	284	8.846	231	+ 22·9	58·4	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	499	2.080	170	1.650	1.820	87	1.760	84	+ 3·6	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	4.687	17.664	3.939	25.649	29.588	240	24.390	198	+ 21·2	123·2	123·2
Budapester Localbahnen	45·9	45·9	247.854	26.542	33.267	4.375	37.642	820	33.509	730	+ 12·3	45·9	45·9
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	96.275	5.494	7.878	674	8.552	1.069	6.893	862	+ 24·0	8	8
Csorba-Csorbató (Zahnradbahn)*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Eperies-Bartfeld	44·9	44·9	4.500	1.909	2.546	3.698	6.244	139	6.046	135	+ 3·0	44·9	44·9
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.393	13.230	761	13.038	13.799	418	13.141	398	+ 5·0	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·4	17·4	9.080	1.173	2.256	1.480	3.736	215	3.201	184	+ 16·8	17·4	17·4
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	13.845	1.299	2.913	1.401	4.314	158	3.171	116	+ 36·2	27·3	27·3
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.691	1.168	203	692	895	263	684	201	+ 30·8	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	8·6	8·6	2.861	2.848	442	797	1.239	144	1.352	157	— 8·3	8·6	8·6
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·6	9·6	3.472	2.544	1.096	1.983	3.079	321	2.958	308	+ 4·2	9·6	9·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.132	962	1.229	836	2.065	163	2.057	162	+ 0·6	12·7	12·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58	58	8.128	9.249	1.513	11.966	13.479	232	15.387	265	— 12·5	58	58
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	84·6	84·6	5.218	5.944	1.863	9.714	11.577	137	16.599	196	— 30·1	84·6	84·6
N.-Lomn.—Tatra-Lomn. (elekt.)*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Poprádthal-Bahn	14	14	6.718	4.679	1.707	3.571	5.278	377	4.683	335	+ 12·5	14	14
Számosthal-Bahn	226·4	226·4	27.979	14.607	21.029	35.236	56.265	249	56.270	249	0	226·4	226·4
Szepesbéla-Podoliner Bahn	11	11	1.874	1.793	396	829	1.225	111	1.481	135	— 17·8	11	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	9·3	9·3	2.031	2.119	442	1.259	1.701	183	964	104	+ 76·0	9·3	9·3
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·7	5·7	12	3.600	2	1.050	1.052	185	1.052	185	0	5·7	5·7
Torontaler Localbahnen	214·7	214·7	44.857	20.869	21.535	4.0692	62.227	290	51.463	240	+ 20·8	214·7	214·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	6.700	6.340	2.285	9.245	11.530	269	11.249	262	+ 2·7	42·9	42·9
Summe	15.130	14.106	4,233.089	2,312.722	2,502.449	6,523.643	9,026.092	596	8,831.504	626	— 4·8	15.089	14.097
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.950	16.540	8,768.090	7,114.279	4,985.068	15,363.208	20,348.276	1.200	19,921.233	1.204	— 0·3	16.919·4	16.531
Summe der ungar. Eisenbahnen	15.130	14.106	4,233.089	2,312.722	2,502.449	6,523.643	9,026.092	596	8,831.504	626	— 4·8	15.089	14.097
Hauptsumme	32.080	30.646	13,001.197	9,427.001	7,487.517	21,886.851	29,374.368	916	28,752.737	938	— 2·3	32.008·4	30.628

Oesterreichische

Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .		
Gaisbergbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .		
Kahlenbergbahn	5·5	5·5	7.999	9	2.898	28	2,926	. . .	1.492	. . .	. . .		
Schafbergbahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .		

*) Der Betrieb bleibt bis zum Eintritte der günstigeren Jahreszeit eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende April 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1896: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate: 1896 (Gulden)	1895 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
2.200	400	900	400	1.300	40	976	472	1.448	44	− 9·1	120	132	Taraczthal-Bahn
10.600	2.300	5.300	4.500	9.800	274	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	822	. . .	Temesvár-Buzias
32.000	4.800	16.000	9.500	25.500	405	13.658	8.606	22.264	354	+ 14·4	1.215	1.062	Temesvár-N. Szt. Miklos
10.800	1.900	5.400	3.700	9.100	191	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	573	. . .	Tisza-Polgar-Nyiregyh.
13.600	4.800	6.800	9.500	16.300	516	6.584	8.224	14.808	469	+ 10·0	1.548	1.407	Ujszász-Jaszapáther E.
8.000	1.800	4.000	3.500	7.500	166	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	498	. . .	Ungarische Südostbahn
36.600	6.200	18.300	12.200	30.500	361	16.732	12.424	29.156	345	+ 4·6	1.083	1.035	Versecz—Kubin-Dunap.
23.200	18.600	11.600	37.200	48.800	919	11.288	45.057	56.345	1.061	− 13·4	2.757	3.183	Vinkovce-Brčka
7.800	2.000	3.900	4.000	7.900	216	3.957	3.217	7.174	197	+ 9·6	648	591	Warasdin-Golubovec
174.000	81.000	87.000	162.000	249.000	732	83.562	160.329	243.891	717	+ 2·1	2.196	2.151	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
75.000	25.100	37.500	50.300	87.800	682	35.345	57.734	93.079	723	− 5·7	2.046	2.169	Zagorianer Bahn
8.000	6.000	4.000	11.900	15.900	369	3.150	11.521	14.671	558	− 33·9	1.107	1.674	Zolyom-Brezó-Tiszolcz
14.600	2.400	7.300	4.900	12.200	253	6.892	4.741	11.633	241	+ 5·0	759	723	Zsebely-Csákovárer Lb.
13.800	7.000	6.700	14.000	20.700	464	6.719	14.842	21.561	483	− 3·9	1.392	1.449	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
416.028	823.189	208.576	1,294.826	1,503.402	3.978	208 325	1,139.886	1,348.211	3.568	+ 11·5	11.934	10.704	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
20.483	140.090	8.994	177.238	186.232	2.755	8.010	176.090	184.100	2.723	+ 1·2	8.265	8.169	Mohács-Fünfkirchner E.
203.190	150.110	62.893	203.749	266.642	2.226	58.914	185.599	244.513	2.041	+ 9·1	6.678	6.123	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
731.329	733.543	509.787	1,841.351	2,351.138	3.339	479.446	1,835.424	2,314.870	3.288	+ 1·6	10 027	9.864	Südb.-Ges., ungar. Linien
													Selbstständige Localbahnen
318.254	224.480	140.060	339.660	479.720	1.230	116.150	333 490	449.640	1.246	− 1·3	3.690	3.738	Arader u. Csánader E.
10.348	49.214	4.698	55.988	60 686	1.039	844	35.253	36.097	942	+ 10·3	3.117	2.826	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
1.830	6.983	600	5.670	6.270	299	520	4.690	5.210	248	+ 20·6	897	744	Borossebes-Menyháza
17.718	61.491	14.505	85.067	99.572	808	14.020	79.513	93 533	759	+ 6·5	2.424	2.277	Barcs-Pakraczer E.
844.775	81.223	110.293	13 961	124.254	2.707	101.813	8.246	110.059	2.398	+ 12·9	8.121	7 194	Budapester Localb.
323.971	5.926	26.045	1.385	27.430	3.429	22 646	1.631	24.277	3.035	+ 13·0	10.287	9.105	Budapest-Szt. Lörincz
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Csórba-Csorbató Zahnr.
17.600	7.253	10.301	13.718	24.019	535	10.082	13.322	23.404	521	+ 2·7	1.605	1.563	Eperjes-Bartfeld
12.142	53.378	2.754	54.282	57.036	1.728	2.944	49.938	52.882	1.602	+ 7·9	5 184	4.806	Gölnitzthal-Bahn
30.056	4.844	7.424	6.735	14.159	814	7.536	5.632	13.168	757	+ 7·5	2.442	2.271	Güns-Steinamanger
50.648	18.759	10.229	4.561	14.790	542	9.702	2.685	12.387	454	+ 19·4	1.626	1.362	Haraszti-Ráczkev
6.027	3 965	726	2.226	2.952	868	860	1.982	2.842	836	+ 3·8	2.604	2.508	Holics-Gödinger Localb.
9 578	14 406	1.489	3.833	5.322	619	1.550	4.583	6 133	713	− 13 2	1 857	2.139	Késmark-Szepes-Bélá
11.341	5.686	3.654	6.254	9.908	1.032	3.712	7.217	10.929	1.138	− 9·3	3.096	3.414	Keszthély-B. Szt. György
13.494	4.435	3.890	3.505	7.395	582	3.897	3.414	7.311	576	+ 1·0	1.746	1.727	Löcsethal-Bahn
28.157	41.333	5.357	54.670	60.027	1.035	7.910	56.749	64.659	1.115	− 7·2	3.105	3 345	Marmaroser Salzb. A.-G.
16.718	26.135	6.517	45.770	52.287	618	7.745	53.316	61.061	721	− 14·3	1.854	2.163	Nagy-Károly-Somkuti
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
23 126	22.649	5 891	15.517	21.408	1.529	5.715	14.663	20.378	1.456	+ 5·0	4.587	4.368	Poprádthal-Bahn
103.815	52 583	72.571	125.496	198 067	875	72.213	129.694	201.907	892	− 1·9	2 625	2.676	Szamosthal-Bahn
6.665	9.743	1.417	4.301	5.718	520	1.518	4.799	6.317	574	− 9·4	1.560	1.722	Szepes-Béla-Podolin
7.492	3.994	1.572	2.613	4.185	450	1.121	1.979	3.100	333	+ 35·1	1.350	999	Szep. Olaszi-S.Varalja
48	14.400	8	4.200	4.208	738	5	4.200	4.205	738	0	2.214	2.214	Terret-Kowaszna
207.325	49.477	80.921	107.380	188.301	877	68.530	105.378	173.908	810	+ 8·3	2.631	2.430	Torontaler Localb.
28.140	24.150	8.800	34.154	42.954	1.001	8.057	36.421	44.478	1.037	− 3·5	3.003	3.111	Ungthalbahn
15,302.298	9,424.639	8,320.041	27,283.167	35,603.208	2.357	8,290.895	26,328.201	34,619.096	2.454	− 4·0	7.071	7.362	**Summe**
													Recapitulation.
28,948.505	28,451 886	16,211.429	61,148.394	77,359.823	4.572	16,109.653	59,641.274	75,750.927	4.582	− 0·2	13.716	13.746	**Se. d. österr. Eisenb.**
15,302.298	9,424.639	8,320.041	27,283.167	35,603.208	2.357	8,290.895	26,328.201	34,619.096	2.454	− 4·0	7.071	7.362	**Se. d. ungar. Eisenb.**
44,250.803	37,876.525	24,531.470	88,431.561	112,963.031	3.529	24,400.548	85,969.475	110,370.023	3.604	− 2·1	10.587	10.812	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1897 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1896 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1896	1895	Name
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
11.670	9	4.290	28	4.318	. . .	4.069	15	4.084	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April 1897	1896	Im Monate April 1897 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1897: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1896: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende April 1897	1896
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bielitz—Zigeunerwald	4·8	4·8	12.473	...	1.219	...	1.219	...	1·697	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	5.711	...	684	...	684	...	698	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	8·3	343.500	...	18.344	...	18 344	...	15.383	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	13.845	...	2.161	...	2.161	...	1.633	...	...	...	...
Prag (Belved.)—Bubna (Thierg.) *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Prag-Vysočan-Lieben	4·1	2·1	111.332	...	7.569	...	7.569	...	3.977	...	...	...	...
Teplitz—Eichwald	8·93	8·22	51.273	4	4.727	3	4.730	...	3.159	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	1·4	1·4	15.849	...	403	...	403	...	352	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg *)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	0·21	14.301	...	1.449	...	1.449	...	1.541	...	...	...	...
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	12 382	6 995	5.504	18.183	23.687	226	17.725	169	+ 32·5	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen	640	619	68.591	41.922	43.170	115.656	158.826	248	157.843	255	— 3·0	640	619
Bosnisch-Herzegowinische Eisenbahn													
Trambahn in Sarajevo	4·9	4·9	77.020	2.429	3.358	1.787	5.145	1.050	4.659	951	+ 10·4	4·9	4·9

*) Der Betrieb bleibt bis zum Eintritte der günstigeren Jahreszeit sistirt.

Auf den Staatsbahnen in Galizien zeigt sich bei den Artikeln Eisen, Steine, Getreide, Holzstoff, Kalk, Kohle, Kartoffel und Ziegel eine Steigerung, dagegen bei Holz, Petroleum, lebendem Vieh und Zucker eine Abnahme der Frequenz.

Vom 1. Jänner bis 30. April 1897 wurde auf den k. k. Staatsbahnen eine Mehreinnahme von fl. 1,699.804 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres erzielt.

Asch-Rossbach. Die Mehreinnahmen dieser Localbahn entstammen zum Theil dem Personenverkehre, welcher eine Mehrfrequenz von 885 Personen aufzuweisen hat, und zum Theil dem Güterverkehre, welcher hauptsächlich in den Artikeln Kohle, Holz und Mauerziegel eine Mehrverfrachtung zeigt.

Kolomeaer Localbahnen. Das Einnahmenplus dieser Linien ist nicht das Ergebniss einer Frequenzsteigerung, sondern rührt davon her, dass der Einnahme pro April 1897 eine in Folge bedeutender Refactiezahlungen stark reducirte Vergleichsziffer gegenübersteht.

Lemberg (Kleparow)-Janow. Der Personenverkehr hat eine Zunahme um 950 Personen, der Güterverkehr eine solche um 1019 t erfahren, welcher Steigerung auch die nachgewiesene Mehreinnahme entspricht.

Plan-Tachau. Die Mehreinnahme dieser Localbahn provenirt zur Gänze aus dem Güterverkehre, welcher in Folge stärkerer Verfrachtung von Stammholz nach Deutschland eine Frequenzsteigerung um 214 t aufzuweisen hat.

Strakonitz-Winterberg. Der Personenverkehr zeigt eine Mehrbeförderung von 279 Personen, der Güterverkehr eine solche von 1332 t, meist Kalk, Ziegel, Holz und Getreide, und steht mit dieser Mehrfrequenz auch die ausgewiesene Mehreinnahme im Einklange.

Valsuganabahn. Die bedeutende Mehreinnahme findet ihre Erklärung darin, dass diese Localbahn erst am 27. April 1896 eröffnet wurde, mithin nur wenige Tage im Vergleichsmonate im Betriebe stand und sonach der Einnahmenziffer des Berichtsmonates eine kleine Einnahmenvergleichsziffer gegenübersteht.

Welser Localbahnen. Das Einnahmenplus entstammt zur Gänze dem Güterverkehre, welcher auf der Linie Wels (Haiding)—Aschach a. D. durch die gesteigerte Beförderung von Ziegeln und Bruchsteinen eine Zunahme um 6303 t aufzuweisen hat.

Die Einnahmen der viermonatlichen Betriebsperiode des Jahres 1897 sind nach den definitiven Buchungen pro Jänner 1897 richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate April 1897 erzielte Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres erscheint durch den bedeutend schwächeren Kohlenverkehr zur Elbe begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1897 sind auf Grund der definitiven Abrechnung pro Jänner 1897 richtiggestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende April 1897 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April 1897: für Personen und Gepäck (Gulden)	1897: für Güter (Gulden)	1897: im Ganzen (Gulden)	1897: per Kilom. (Gulden)	1896: Für Personen und Gepäck (Gulden)	1896: für Güter (Gulden)	1896: im Ganzen (Gulden)	1896: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate: 1897 (Gulden)	1896 (Gulden)	Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
mit elektrischem Betrieb													
													Baden—Vöslau
49.566		4.453		4.453		8.323		8.323					Bielitz-Zigeunerwald
19.059		2.293		2.293		2.414		2.414					Gmunden Bhf.—Stadt
1.168.880		62.227		62.227		53.894		53.894					Lemberger Elektr. E.
33.771		5.174		5.174		4.772		4.772					Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
													Prag (Bubna)-Belvedere
413.076		28.228		28.228		5.958		5.958					Prag-Vysočan-Lieben
202.460	48	17.727	30	17.757		11.087		11.087					Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
22.295		571		571		731		731					Belvedere in Prag
													Laurenziberg in Prag
													Festung Hohensalzburg
53.002		4.877		4.877		6 145		6.145					Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
45.229	17.807	17.954	51.637	69.591	663	17.640	52.120	69.762	664	— 0·1	1.988	1.993	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
226.117	128.459	137.966	423.732	561.698	878	135.403	450.471	585.874	946	— 7·0	2.634	2.838	Bosn.-Herzeg. Staatsb.
mit elektrischem Betrieb.													
293.883	9.726	12.096	6.940	19.036	3.885	11.202	7.048	18.250	3.725	+ 4·3	11.665	11.175	Trambahn in Sarajevo

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1897 hat sich, gegen den gleichen Monat des Vorjahres, beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2065, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5265, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 3200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1292, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 14.408, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 15.700 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei den Unternehmen lit. A und lit. B resultiren aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1897 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 35.021 Personen und des Erträgnisses um fl. 34.455.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 55.196 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 141.258.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich

bei Mehl und Mahlproducten . . . um 1.726·0 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 3.877·1 t
bei Steinen aller Art . . . . . . um 9.891·1 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 4.734·4 t
„ Eisen und Stahl . . . . „ 4.544·6 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen

bei Getreide aller Art . . . . . . um 512·9 t
„ Zucker, roh . . . . „ 2.275·1 t
„ Holz aller Art . . . . „ 307·1 t
„ Kohlen . . . . „ 34.122·7 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 5826 Personen ab und das Erträgniss um fl. 99 zu.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 3608 t und des Erträgnisses um fl. 5599 auf.

Transportzunahmen ergaben sich insbesondere

bei Getreide aller Art . . . . . . um 464·1 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 297·7 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung vornehmlich zu constatiren

bei Zucker, roh . . . . um 164·6 t
„ Holz aller Art . . . . „ 347·2 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 714·3 t
„ Eisen und Stahl . . . . . . „ 895·6 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 1274 Personen und das Erträgniss um fl. 715 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 3515 t und eine Abnahme des

Erträgnisses um fl. 119 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel „Holz aller Art“, „Steine aller Art“, sowie „Erze und Schlacken“ eine Mehrverfrachtung und „Eisen und Stahl“ einen Frachtenausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat April 1897 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 21.720, welches günstige Ergebniss hauptsächlich bedeutenderen Erztransporten zuzuschreiben ist.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1897 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Ziffern pro April 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	+ 22.493 Personen	+ fl. 5.216
Ergänzungsnetz . . .	+ 15.905 „	+ „ 1.952
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 3.331 „	— „ 1.043

Die stärkere Frequenz bei nur geringerer Erhöhung, resp. auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bei Verminderung der Einnahmen erklärt sich durch einen lebhafteren Localverkehr auf kurzen Strecken während der Osterfeiertage.

B. Frachten:
(provisorische Ziffern pro April 1897, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 9.232 t	— fl. 12.307
„ „ Ergänzungsnetz	+ 10.681 t	— „ 37.561
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	+ 3.795 t	+ „ 4.710

Der Ausfall an Einnahme bei gleichzeitiger Zunahme der Tonnenzahl ist sowohl beim garantirten, als auch beim Ergänzungsnetze grösstentheils darauf zurückzuführen, dass der längere Strecken nährende Elbe-Umschlagsverkehr schwächer war, welcher Umstand durch Zunahme der auf kurzen Strecken versendeten Güter nicht paralysirt werden konnte.

Nebstdem beeinflusste auch die durch die ungünstige Lage der Textilindustrie hervorgerufene Abnahme der Beförderung hochwerthiger Artikel die Einnahmen ungünstig.

Die Verkehrs- und Einnahmensteigerung auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist dem lebhafteren Localverkehre zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate April 1897 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 89.009 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 69.046 und auf den Güterverkehr mit fl. 19.963.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen weist Liesing-Kaltenleutgeben ein Plus von fl. 537 aus, welches auf die Steigerung sowohl des Personen- als auch des Güterverkehres zurückzuführen ist. Die elektrische Bahn Mödling-Brühl hat in Folge stärkeren Personenverkehres eine Mehreinnahme von fl. 528.

Das Minus in den Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg um fl. 382 ist durch Abnahme des Personen- und Güterverkehres verursacht.

Von den Pachtbahnen weisen nachfolgende Bahnen Mindereinnahmen aus, und zwar: Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt fl. 4446, Radkersburg-Luttenberg fl. 114, Cilli-Wöllan fl. 6013, welche Ausfälle hauptsächlich durch geringere Einnahmen aus dem Güterverkehre verursacht wurden.

Das Einnahmenplus der Leoben-Vordernberger Bahn mit fl. 5114 und der Graz-Köflacher Bahn mit fl. 2409 ist auf die Zunahme des Personen- und Güterverkehres zurückzuführen. Die Mehreinnahmen der Bárcs-Pakráczer Bahn per fl. 5198 und der Vicinalbahn Güns-Steinamanger mit fl. 535 sind vorzugsweise der Steigerung des Güterverkehres zuzuschreiben.

In den für das Jahr 1897 ausgewiesenen Einnahmen ist das definitive Ergebniss pro Jänner 1897 berücksichtigt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat April 1897 ergibt sich gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Einnahmensteigerung um fl. 3096, während im Güterverkehre Mindereinnahmen von fl. 1411 festgestellt wurden, so dass aus dem Gesammtverkehre fl. 1685 Einnahmenzuwachs verbleibt.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Bei der am 2. Juni 1897 unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers F.-M.-L. Ritter von Guttenberg abgehaltenen Vollversammlung wurde beschlossen, das von der Gemeinde ausgearbeitete Detailproject für die linksseitige Widerlagsmauer der Wienflussregulirung in der Strecke vom Schikanederstege bis zur Hietzinger Brücke, sowie für den Bau des Sammelcanales am linken Wienflussufer in der Strecke von der Kaiser Franz Josef-Brücke bis oberhalb der Lobkowitzbrücke, ferner das Detailproject für die Herstellung der Wehranlage sammt linksseitiger Quaimauer und Schotterfang oberhalb der Hietzinger Brücke zu genehmigen.

Die Commission hat weiter der bei Vergebung dieser Arbeiten an die Bauunternehmung Doderer, Göhl und Comp. Seitens der Gemeinde Wien unerlässlich gewordenen Terminsverlängerung bis 31. Juli 1899 für die rechtseitige Mauer sammt Sohlenvertiefung zugestimmt, wobei jedoch ein derartiger Fortschritt bei diesen Arbeiten vorausgesetzt wird, dass die gänzliche Bauvollendung und sichere Betriebsführung der oberen Wienthallinie, sowie des Anschlusses derselben an die Gürtellinie bis 15. März 1898, und jene der unteren Wienthallinie womöglich Ende des Jahres 1898, spätestens aber bis 15. März 1899 erfolgen kann.

Hiezu ist insbesondere nothwendig, dass die rechtsseitige Ufermauer der Wienflussregulirung entsprechend früher vollendet und die Ableitung der Niederschlagswässer vom Bahnkörper, wenn auch nur in provisorischer Weise, ermöglicht wird.

Weiter wurde der Besitzer eines Wirthsgeschäftes an der Gürtelstrasse, welcher wegen Beeinträchtigung seines Geschäftsbetriebes durch den Bau der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn Schadenersatzforderungen erhob und um deren Begleichung im gütlichen Wege angesucht hatte, angesichts der Höhe des beanspruchten Betrages mit seinem Begehren auf den Weg des ordnungsmässigen Verfahrens nach § 13 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, verwiesen, wonach derartige

Ansprüche vor den zuständigen Administrativbehörden zur Geltung zu bringen sind.

Schliesslich wurde noch eine Reihe von Mittheilungen, so über die Vergebung der Hochbauarbeiten in den Stationen Hütteldorf-Hacking, Penzing und Breitensee und über das günstige Ergebniss der commissionellen Verhandlung über das Project für die Legung des dritten Geleises auf der Strecke der Wiener Verbindungsbahn vom Hauptzollamte bis zum Donaucanale, zur Kenntniss genommen.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch die Ausfolgung der Waaren an eine vom Adressaten verschiedene Person entsteht.

Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 30. December 1896, Z. 14.678.)

Die Firma H. S. & Cie. in Swratka begehrte mittelst Klage de präs. 11. September 1891, Z. 141.980, wider die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Wien das Erkenntniss: Dieselbe sei schuldig, der klagenden Firma als Ersatz des durch unrichtige Versendung, bezw. Ablieferung von Waaren zugefügten Schadens den Betrag von 462 fl. 90 kr, zu bezahlen.

Hierüber hat das k. k. Handelsgericht in Wien mit Urtheil vom 7. Juli 1896, Z. 210.649 ex 1895, erkannt:

Die geklagte k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn sei schuldig, der klagenden Firma den Betrag per 462 fl. 90 kr. abzüglich des Betrages per 422 Francs 10 Ctms. zu bezahlen.

In den Gründen wird ausgeführt:

Von Seiten der geklagten Bahngesellschaft wird zugegeben, dass die klägerische Firma die in der Klage erwähnten zwei Kisten Schuhwaaren am 9. September 1890 der geklagten Bahngesellschaft zur Beförderung an die Firma R. & W. in Wien übergeben hat, und dass die Ausfolgung dieser Sendung in Wien an J. L. erfolgte. Nachdem im Frachtbriefe die Firma R. & W. als Empfänger bezeichnet erscheint und eine entgegengesetzte Disposition Seitens der klägerischen Firma nicht getroffen wurde, war gemäss Art. 403 H.-G.-B. die geklagte Bahngesellschaft verpflichtet, das Frachtgut dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger, nämlich der Firma R. & W. auszuhändigen, und ist für den durch die Unterlassung der Ausfolgung des Frachtgutes an R. & W. in Wien der klägerischen Firma verursachten Schaden verantwortlich.

Die Berufung der geklagten Bahngesellschaft auf das Circular Nr. 1, in welchem die Firma R. & W. der Nordwestbahn anzeigte, dass ihr Geschäft dem Geschäfte des J. L. einverleibt worden sei, zur Rechtfertigung der Ausfolgung der Waare an J. L. erscheint unstichhältig, weil, wenn die als Empfänger im Frachtbriefe bezeichnete Firma zur Zeit der Ankunft der Waare in Wien nicht mehr bestand, es Sache der Bahngesellschaft gewesen wäre, die klägerische Firma hievon zu verständigen und deren Verfügung einzuholen, und der Vorgang, wonach von Seiten der Bahn die Ausfolgung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger ohne Zustimmung des Absenders erfolgte, als ein vertragswidriger Act sich darstellt. Uebrigens geht auch aus dem Schreiben G der geklagten Bahn hervor, dass dieselbe noch am 21. November 1890, also nach dem der Klage zu Grunde liegenden Frachtgeschäfte, mit der Firma R. & W. geschäftlich verkehrte.

Da nun laut Aussage des Zeugen J. M., welcher die in der Klage erwähnten zwei Kisten Schuhwaaren bei der klägerischen Firma bestellte, derselbe der Firma R. & W., an welche die fragliche Sendung zu adressiren war, erklärte, die Waare über Deutschland nach Rumänien an die Firma E. M. & Bruder zu senden, übrigens nach dem Gutachten der Experten S. S. und J. N. im Jahre 1890, das ist während des Zollkrieges zwischen Oesterreich und Rumänien, es Handelsgebrauch der Schuhwaarenhändler und Schuhwaarenfabrikanten in Oesterreich war, nicht direct nach Rumänien Schuhwaaren zu senden, sondern dieselben den Weg über Deutschland nehmen zu lassen, im vorliegenden Falle die an R. & W. nicht ausgefolgte Waare von J. L., dem sie Seitens der Bahn übergeben worden war, direct von Wien nach Rumänien befördert wurde, laut Certificates X des k. u. k. österr.-ungar. Consulates in Bukarest vom 12. September 1894 im Jahre 1890 für ordinäre Schuhwaaren in Rumänien gegenüber Oesterreich-Ungarn der Zollsatz von 600 Lei für 100 kg in Kraft bestand, während Deutschland gegenüber der Zoll für Waaren dieser Art per 100 kg 80 Lei betrug, somit der Werth der zwei Kisten Schuhwaaren durch den rumänischen Zoll per 1260 Frcs. vollständig consumirt wurde, weshalb wegen Nichtbezuges der Waare Seitens der Firma E. M. & Bruder in Jassy der kaum die Spesen deckende zollamtliche Verkauf der Waare laut amtlicher Bestätigung stattfand, ist durch die Unterlassung der Ausfolgung der Waare an R. & W, Seitens der geklagten Bahngesellschaft der klägerischen Firma ein Schaden erwachsen, welcher dem im excipiendo der geklagten Bahn unbestritten gebliebenen Facturenbetrage, resp. Werthe der Waare per 462 fl. 90 kr. abzüglich der durch das Gutachten der Sachverständigen S. S. und J. N. constatirten Zollbeträge, welche bei der Beförderung der Waare via Deutschland erwachsen wären, nämlich 178 Frcs. 50 Ctms. deutsch-österreichischen Zoll und 183 Frcs. 60 Ctms. rumänisch-deutschen Zoll und abzüglich der durch das Gutachten der Sachverständigen M. K. und A. F. erwiesenen Kosten der Naturalisation per 60 Frcs. gleichkommt, und musste daher die geklagte Bahngesellschaft zur Zahlung dieses Betrages (462 fl. 90 kr. abzüglich des Betrages per 422 Frcs. 10 Ctms.) unbedingt verurtheilt werden.

Ueber die Appellation der klägerischen Firma hat das k. k. Oberlandesgericht in Wien mit Urtheil vom 8. October 1896, Z. 12.809, das erstrichterliche Urtheil theils bestätigt, theils abgeändert und erkannt: Die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn sei schuldig, der klägerischen Firma die eingeklagten 462 fl. 90 kr. zu bezahlen.

Gründe:

Der Appellation der klagenden Firma kann nur in der Richtung stattgegeben werden, dass ihr die geklagte Oesterr. Nordwestbahn den vollen Facturenwerth der Schuhwaaren per 462 fl. 90 kr. ohne jeden Abzug zu ersetzen hat. Die Ersatzpflicht der geklagten Nordwestbahn ist schon in den Urtheilsgründen der ersten Instanz zutreffend constatirt. Der Schaden, welchen die klagende Firma durch die unberechtigte Ausfolgung des Frachtgutes an J. L. erlitten und welchen die Nordwest-

bahn nach §§ 1295, 1323 und 1324 a. b. G.-B. zu ersetzen hat, besteht in dem vollen Facturenwerthe der Schuhwaaren per 462 fl. 90 kr. ohne jeden Abzug, weil die klagende Firma diesen Betrag, da sie zugestandenermassen franco Bahnhof Hlinsko verkaufte, erhalten hätte, und weil nach Art. 351 H.-G.-B. der Käufer die Kosten der Abnahme, die Fracht und den Zoll zu tragen hätte. Es ist also nicht gerechtfertigt, wenn im appellirten Urtheile der Nordwestbahn nur die Zahlung des Facturenwerthes per 462 fl. 90 kr. abzüglich der Zölle und Naturalisationskosten per 422 Frcs. 10 Ctms. auferlegt wurde. In dieser Richtung war also die angefochtene Entscheidung abzuändern.

Ueber die Revisionsbeschwerde der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Urtheil vom 30. December 1896, Z. 14.678, das obergerichtliche Urtheil in seinem in Beschwerde gezogenen, die der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn auferlegte Zahlung betreffenden abändernden Ausspruche unter Unberührtlassung seines sonstigen Inhaltes zu bestätigen befunden.

Denn wie bereits von den Untergerichten festgestellt wurde, kann die Seitens der Bahn erfolgte Ausfolgung der unter der Adresse der Firma R. & W. eingelangten Waaren an J. L. nicht als gerechtfertigt gelten. Der daraus fliessende Entschädigungsanspruch der Klagefirma aber beruht auf dem Umstande, dass sie bei ordnungsmässiger Behandlung der Sendung durch die Bahn nach dem Einlangen der Waare in Wien von dem hiesigen Auftraggeber die Bezahlung des Facturenbetrages erlangt hätte, so dass die auf die weitere Gebahrung mit der Waarensendung bezüglichen Ausführungen der Revisionsbeschwerde sich der Klagefirma gegenüber nicht als entscheidend erweisen, wobei übrigens zu bemerken ist, dass eine auf der Incorrectheit des damit in Verbindung stehenden Vorganges beruhende Unstatthaftigkeit der Beförderung über Deutschland wohl nicht die augenscheinlich mit Rücksicht auf die hohen Zölle ganz unthunliche directe Expedition nach Rumänien, sondern das Unterbleiben der ganzen Lieferung hätte zur Folge haben müssen, in welchem Falle die den Facturenwerth repräsentirende Waare verfügbar geblieben wäre. Auch der Umstand, dass die Firma S. & Cie. behufs Erlangung der Zahlung sohin gerichtliche Schritte wider J. M. eingeleitet hat, ist für sich allein nicht geeignet, ihren Ersatzanspruch gegen die Nordwestbahn hinfällig zu machen, insolange nicht vorliegt, dass diese Schritte wirklich zu ihrer Befriedigung geführt haben. Es musste daher bei dem obergerichtlichen Ausspruche belassen werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Lindenhau: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen vorgelegte Project über die Erweiterung der Station Lindenhau der Linie Wien—Eger der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 6978/IV.]

— Errichtung der Personenhaltestelle Koterow) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen vorgelegte Project für die Errichtung der Personenhaltestelle Koterow zwischen den Stationen Pilsenetz und Pilsen in km 344·3/6 der Linie Wien—Eger zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5136/IV.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Neue Aufnahmsgebäude in der Halte- und Ladestelle Hlinsko: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei für Mähren hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne anlässlich des Projectes für Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Halte- und Ladestelle Hlinsko der Linie Kojetein—Bielitz angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Martin Fric bestimmt. [E.-M.-Z. 8084/IV.

Montanbahn Michalkowitz-Dombrau. (Neue Geleiseanlagen zu Schächten: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für eine neue Geleiseanlage am Bettina- und Eleonorenschachte in Dombrau, anschliessend an die Montanbahn Michalkowitz-Dombrau, angeordnet. Als Leiter der Commission wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm bestimmt. [E.-M.-Z. 8095/IV.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anlage einer Kohlenschleppbahn von der Station Neusattl zu der Schachtanlage nächst Wintersgrün: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Falkenau hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Prüfung der Hochbauobjectspläne anlässlich des Projectes der Bergverwaltung des Unionschachtes in Neusattl für eine normalspurige Kohlenschleppbahn von der Station Neusattl zu der Schachtanlage nächst Wintersgrün für den 11. Juni 1897 angeordnet. [E.-M.-Z. 8963/IV.]

Waldbahn in der Gemeinde Slobodka lesna. Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung anlässlich des Projectes des Franz und Adam Jedrzejowicz für die Anlage einer Waldbahn mit Locomotivbetrieb in der Gemeinde Slobodka lesna für den 15. Juni angeordnet. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Statthaltereisecretär Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [G.-I.-Z. 7999.]

Nachrichten aus Ungarn.

Torontáler Comitatsbahnen. (Projectirter Bau einer neuen Linie.) Die Direction der Torontáler Comitatsbahnen hat den Beschluss gefasst, von der Endstation ihrer Linie Nagy-Becskerek—Zsombolya (Hatzfeld [auch Station der Hauptlinie Budapest—Zsombolya—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen]) aus diese in der Station Lovrin mit der Localbahn Temesvár-Józsefváros—Nagy-Szt. Miklós des Staatsbetriebes zu verbinden. Das Bahnnetz der genannten Gesellschaft misst derzeit 252 km mit 47 Stationen.

Zahnradbahn mit elektrischem Betriebe auf die Höhe des Svábhegy (Schwabenberg) und weiterhin des Szechenyihegy in Budapest. (Ueberprüfung der Linie und Feststellung des Nominalcapitals.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 58 vom 14. Mai verlautbart die zufolge Ministerialerlasses nachträglich erfolgte Feststellung des Nominalcapitals der auf den Svábhegy führenden und weiterhin bis zum Gipfel des Szechenyihegy verlängerten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1896) auf elektrischen Betrieb eingerichteten Budapester Zahnradbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 98 und 133 ex 1896). Gelegentlich der Herstellung des Széchenyiberg-Abschnittes der Schwabenberger Zahnradbahn wurde dem Concessionär gestattet, eine Actiengesellschaft zu constituiren und zum Zwecke der Beschaffung der effectiven Bau- und Betriebskosten auf Namen oder auf den Ueberbringer lautende Actien herausgeben zu können. Da jedoch das Baucapital der Schwabenberg-Bahn seinerzeit nicht festgestellt wurde und auch die Feststellung der Baukosten der erwähnten fortsetzungsweisen Linie für den Zeitpunkt der technischen Collaudirung vorbehalten wurde, hat der Handelsminister die technische Ueberprüfung der ganzen Linie angeordnet. Das Resultat dieser commissionellen Arbeit hat der Handelsminister revidirt und auf dieser Basis das effective Investitionscapital mit rund 400.000 fl. festgestellt, in welcher Summe die Theilstrecke Széchenyiberg mit 58.340 fl. 18 kr. figurirt. Da jedoch die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft selbst im

Sinne der Statuten blos 300.000 fl. als Kaufpreis für die Ueberlassung der Concession feststellte, hat der Minister nunmehr als den durch die Collaudirung nachgewiesenen Nominalbetrag die Summe von 300.000 fl. genehmigt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Ebes als Verladebahnhof.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die nächst der Station Debreczen (Hauptlinie Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz) zwischen Debreczen und Szoboszló gelegene Haltestelle Ebes, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, als Verladebahnhof für den gesammten Frachtenverkehr eröffnet wurde.

— (Zweitheilung des Pensionsfonds.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister gestattet, dass der Pensionsfonds der kgl. Ungarischen Staatsbahnen getheilt und für die Angestellten der Fabriken ein gesonderter Pensionsfonds errichtet werde. Die Zweitheilung ist dergestalt durchzuführen, dass die bereits pensionirten Fabriksangestellten auch weiterhin ihre Pension aus dem Fonds der kgl. Ungarischen Staatsbahnen erhalten, während die noch im activen Dienste Stehenden, sowie deren Rücklässe für den Pensionsfonds dem neu zu creirenden Pensionsinstitut überwiesen werden.

Projectirte Anlage eines Winter- und Handelshafens in Budapest. (Vornahme der technischen Vorarbeiten.) Das kgl. ungar. Handelsministerium hat die Vornahme von Terrain- und Stromstudien, sowie von technischen Vorarbeiten für die Anlage eines grossen Winter- und Handelshafens in Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) angeordnet und den Sectionsrath Béla Gonda des Handelsministeriums mit der Leitung dieser innerhalb von 5 bis 6 Monaten durchzuführenden Arbeiten betraut. Die Commission, in welcher nebst den Interessenten der Flussschiffahrt auch die Direction der mit den Hafenanlagen directe zu verbindenden kgl. Ungar. Staatsbahnen vertreten ist, wird den linksuferseitigen Donauarm, welcher nächst und unterhalb Budapest die Insel Csepel bildet; den Lagymányos, d. i. das frühere Inundationsterrain nächst der Eisenbahn-Verbindungsbrücke und der gemeinsamen Station Kelenföld der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Südbahn; den Neupester Donauarm nächst der Margaretheninsel und schliesslich den Alt-Ofner, durch die sogenannte Werftinsel, auf welcher sich die Werfte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft befindet, gebildeten Donauarm, der den Monitors und Torpedobooten der k. und k. Kriegsmarine als Winterhafen dient, in den Bereich ihrer Studien einbeziehen. Die Elaborate der Commission sind dem Technischen Rathe des Handelsministeriums vorzulegen, welcher Vorschläge darüber zu erstatten haben wird, an welchem der genannten vier Punkte der Hafen angelegt werden soll.

Schiffahrt.

Donau-Regulirungs-Commission. (Schleusenbau in Nussdorf.) Die am 11. Mai von der Donau-Regulirungs-Commission abgehaltene Offertverhandlung über die Vergebung der Eisenconstructionen für das als Absperrvorrichtung dienende bewegliche Wehr bei Nussdorf ist resultatlos geblieben, weil die die Bestanbote enthaltenden Offerte formelle Mängel aufwiesen und die anderen Offerte der hohen Forderungen halber unannehmbar erschienen. Die Donau-Regulirungs-Commission hat deshalb in ihrer Vollversammlung vom 19. Mai beschlossen, für die ungetheilte Vergebung der Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung dieser Eisenconstructionen im veranschlagten Kostenbetrage von 339.291 fl. 60 kr., von welchem auf Martin-Flusseisenconstructionen 247.171 fl. 90 kr., auf Gusseisenconstructionen 4050 fl., auf Stahlconstructionen 40.786 fl. 20 kr., auf maschinelle Constructionen aus Martin-Flusseisen, Gusseisen, Stahl und Bronze 15.174 fl., auf besondere Constructionen aus Bronze 31.392 fl. und auf Bleiarbeiten 717 fl. 50 kr. entfallen, eine nochmalige allgemeine, unbeschränkte und öffentliche Offertverhandlung für Samstag den 19. Juni auszuschreiben. Bis dahin können die Projectspläne für diese Constructionen, sowie die Ausführungsbestimmungen bei der Baudirection für diese Arbeiten (Wien, I., Adlergasse Nr. 16, zweiter Stock) eingesehen, die durch den Druck vervielfältigten Bestimmungen und das Offertformulare gegen Erlag oder postfreie Einsendung per 3 fl. bezogen werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Kreis- als Handelgerichtes Teschen ist am 8. Mai die unter der Firma

„Bielitz-Bialaer Elektricitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft"

gegründete Actiengesellschaft mit der Hauptniederlassung in Bielitz und mit der weiteren Eintragung protokollirt worden, dass

1. der Gesellschaftsvertrag das Datum der 15. Mai 1896 und die Genehmigungsurkunde des k. k. Ministeriums des Innern das Datum des 21. November 1896, Z. 38.142, trägt;
2. die Dauer der Gesellschaft als Actiengesellschaft nicht beschränkt ist und der Gegenstand des Unternehmens darin besteht, dass die Gesellschaft zu nachstehenden Geschäften berechtigt ist, als:
   a) zum Erwerbe und zum Betriebe der im Art. 1 des Gesellschaftsvertrages erwähnten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald;
   b) zur Errichtung, zum Baue und Betriebe, sowie zur Erwerbung und Pachtung von anderen Kleinbahnen im Sinne des Gesetzes vom 31. December 1894, Nr. 2 R.-G.-Bl. ex 1895, in Bielitz, Biala und Umgebung, vorbehaltlich der Erlangung der hiezu erforderlichen Concessionen, sowie zur Betheiligung an solchen Unternehmungen;
   c) zum Baue und Betriebe von Anlagen für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung in Bielitz, Biala und Umgebung;
   d) zum Betriebe von Lohn- und Stellfuhrwerks-Unternehmungen in Bielitz, Biala und Umgebung, insoweit dieselben zur Förderung des Verkehres auf den der Gesellschaft gehörigen oder von ihr gepachteten Bahnlinien eingerichtet werden;
   e) zur Erwerbung, Errichtung und Verwerthung von Villen und Hotels in Bielitz, Biala und Umgebung, insofern diese Unternehmungen zur Förderung des Verkehres auf den gesellschaftlichen Bahnlinien geeignet sind;
   f) zum Betriebe des Speditions- und Frachtengeschäftes im Zusammenhange mit dem auf ihren Linien in Aussicht genommenen Gütertransporte; die oben sub c) bis e) angeführten Geschäfte aber vorbehaltlich der Erlangung der hiezu etwa erforderlichen besonderen Berechtigungen;
3. der Verwaltungsrath dieser Gesellschaft derzeit aus den folgenden sieben Mitgliedern, und zwar: Erwin Bathelt, Fabrikanten in Bielitz; Alfred Fränkel, Fabrikanten in Biala, richtig Lipnik; Gustav Frisch, Ingenieur in Wien; Dr. Bernhard Ichheiser, Advocaten in Bielitz, wohnhaft in Biala; Salomon Pollak, Kaufmann in Bielitz; Gustav Josephy, Fabrikanten in Bielitz, und Arthur Brüll, Spediteur in Bielitz, gebildet wird und die Zeichnung der Firma der Gesellschaft in der Weise erfolgt, dass unter den vorgeschriebenen oder vorgedruckten Wortlaut der Firma entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter der Gesellschaft oder zwei mit der Procura betraute Beamte der Gesellschaft ihre Unterschrift, die Procuristen mit einem die Procura andeutenden Zusatze, setzen;
4. das Grundcapital der Gesellschaft aus 250.000 fl. ö. W. besteht, zerlegt in 2500 auf den Ueberbringer (Inhaber) lautender Actien à 100 fl. ö. W., und dass dieses Actiencapital nach Bedarf durch Ausgabe weiterer volleingezahlter Actien à 100 fl., welche jedoch nicht unter pari begeben werden dürfen, über Beschluss der Generalversammlung vorbehaltlich der staatlichen Genehmigung erhöht werden kann;
5. die Verlautbarungen der Gesellschaft Seitens des Präsidenten, bezw. des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes durch die „Troppauer Zeitung" und durch ein in Bielitz allfällig erscheinendes Tag- oder Wochenblatt erfolgen;
6. dass die Gesellschaftsstatuten in dem Beilagebuche zum hiergerichtlichen Handelsregister im Bande II, Post Nr. 167, sub Urkundenzahl 1—9, eingesehen werden können.

Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 3. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Hofrathes Rudolf Ritter von Grimburg, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerial-Vicesecretärs Josef Freiherrn von Beess-Chrostin, die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesell-

schaft statt. Bei derselben waren 1300 Actien mit 52 Stimmen vertreten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen im Jahre 1896 fl. 239.781·69 (+ fl. 14.809·66), die Gesammtausgaben fl. 50.123·59 (+ fl. 632·50), sohin der Ueberschuss fl. 189.656·10 (— fl. 14.177·16). Die Generalversammlung beschloss, den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss zu genehmigen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium zu ertheilen. Ferner wurde beschlossen, von dem Reinerträgnisse per fl. 189.656·10 die statutemässige Quote für den Reservefonds per 5 pCt. mit fl. 9482·81 zu bestreiten, für den Erneuerungsfonds fl. 3941·63, für Actientilgung fl. 1200 und zur Auszahlung der fünfpercentigen Dividende an die Actien fl. 44.580 zu verwenden, endlich aus dem nach Abzug der statutenmässigen Tantième für den Verwaltungsrath per fl. 13.045·17 inclusive des Saldovortrages per fl. 1198·04 verbleibenden Restbetrage per fl. 118.604·53 eine Superdividende von fl. 26 für die Actien und Genussscheine zur Vertheilung zu bringen und fl. 1604·53 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Heinrich Freiherr von Pereira-Arnstein und Regierungsrath Carl Rimböck wurden wiedergewählt. In den Aufsichtsrath wurden per acclamationem gewählt Dagobert Frey, Guido Schmidt, Heinrich Weiss, Leopold Spitzer und Hippolyt Leconvey, letztere zwei als Ersatzmänner, und wurde jedem Mitgliede des Aufsichtsrathes, bezw. dem an dessen Stelle tretenden Ersatzmanne pro 1897 eine Vergütung von je fl. 100 zuerkannt. [E.-M.-Z. 8110/I.]

Kremsthalbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 6. Mai fand in Linz unter dem Vorsitze des Präsidenten der Direction, Emil Dierzer Ritter von Traunthal, und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, Statthalterei-Secretärs Ritter von Schwaiger, die diesjährige (16.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kremsthal-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 121 Stimmen durch persönliche Anwesenheit der Actionäre, 1072 Stimmen durch Vollmacht vertreten. Der Präsident gab bekannt, dass an Stelle des Dr. Bahr Dr. Jäger als Vertreter des Landesausschusses in die Direction entsendet wurde. Aus dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass sich der Verkehre im Jahre 1896 um 2300 Personen und 7800 Frachtentons steigerte, weshalb sich auch die Einnahmen aus diesen Verkehren um fl. 8600 günstiger stellten. Dagegen erhöhten sich auch die Betriebsausgaben um fl. 882·37. Das Bruttoerträgniss betrug fl. 241.606·41 gegen fl. 230.924·56 im Vorjahre, die Ausgaben fl. 161.081·25 (gegen fl. 160.198·88), der Reinertrag fl. 80.525·16 (gegen fl. 70.725·68). Von dem inclusive des Saldovortrages per fl. 26·12 sich auf fl. 80.551·28 belaufenden Ueberschusse kamen die erste Rate der Rückzahlung an den Reservefonds, die Dotation des Actien-Amortisationsfonds und die Abschreibungen an dem Erweiterungsbau- und Inventar-Conto im Gesammtbetrage von fl. 9262·61, ferner die statutenmässige Dotation des Reservefonds per fl. 3564·44 in Abzug. Die am 2. Jänner 1897 geleistete Dividenden-Abschlagszahlung von fl. 1·50 erforderte fl. 30.304·50. Es wurde beschlossen, die Bilanz zu genehmigen und der Direction das Absolutorium zu ertheilen, fl. 30.304·50 zu einer weiteren Zahlung von fl. 1·50 an die Actien (die Dividende beträgt sohin 3 pCt.), fl. 3000 für den Pensionsfonds und fl. 4000 für den Specialreservefonds zu verwenden und fl. 115·23 auf neue Rechnung vorzutragen. In die Direction wurde das ausscheidende Mitglied Franz Geyling wieder- und der ausscheidende Ersatzmann Julius Wimmer an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Adolf Hofmann als Mitglied gewählt, ferner wurde F. C. Krügner als Ersatzmitglied neugewählt. Die von der Direction beantragte Aenderung einiger Paragraphe des Pensionsinstitutes wurde ohne Debatte genehmigt.

Generalversammlungen.

4. Juni: Localbahn Gleisdorf-Weiz.
4. „ Localbahn Zwittau-Polička.
4. „ Localbahn Postelberg-Laun.
8. „ Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
8. „ Bukowinaer Localbahnen.
10. „ Localbahn Schwarzenau-Zwettl.
10. „ Localbahn Asch-Rossbach.
12. „ Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz.
14. „ Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft.
15. „ Actiengesellschaft der Ostgalizischen Localbahnen.
21. „ Gailthalbahn (Arnoldstein-Hermagor).
26. „ Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.
26. „ Unterkrainer Bahnen.
27. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Dividenden.

Ostrau - Friedlander Eisenbahn. Coupon per 1. Juli fl. 15.50 ö. W.

Dux-Bodenbacher Bahn. fl. 2.50 ö. W.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Vom 1. Juni ab fl. 21.— ö. W.

Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów). Coupon per 1. Juli der Prioritätsactie fl. 7.— ö. W.

Böhmische Nordbahn. Coupon per 1. Juli fl. 12.75 ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. Coupon per 1. Juli vom 1. Juni ab der Actien Linie A fl. 68.50, der Genussscheine Linie A fl. 42.25, der Actien Linie B fl. 24.— ö. W.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Coupon per 1. Juli fl. 5.— ö. W.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co. Für die Prioritätsactie fl. 9.—, für die Stammactie fl. 1 50 ö. W.

Prag-Duxer Eisenbahn. Vom 1. Juni ab für die Prioritätsactie fl. 6.—, für die Stammactie fl. 4.— ö. W.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Coupon per 1. Juli für die ganze Actie fl. 123.—, für die halbe Actie fl. 61.50, für die fünftel Actie fl. 24.60 ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. Coupon per 1. Juli fl. 10.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. Coupon per 1. Juli der Actien lit. A fl. 6.—, der Actien lit. B fl. 11.75, der Genussscheine lit. B fl. 1.75 Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli für die Actie Frcs. 18.50, für den Genussschein Frcs. 6.—.

Südbahn-Gesellschaft. Vom 1. Juni ab Frcs. 4.—.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Zu den Actien der Südnorddeutschen Verbindungsbahn werden vom 17. Mai 1897 an neue Couponsbogen gegen Einziehung der Talons ausgegeben.

Actienumtausch.

Mährisch-schlesische Centralbahn in Liquidation. Der Umtausch der Actien der Mährisch-schlesischen Centralbahn in Liquidation findet gegen Titres des neuen vom Staate zur Zahlung übernommenen Anlehens dieser Bahn vom Jahre 1895 schon seit 11. März 1897 statt, und wird für jede präsentirte Actie fl. 12 Nominale in 4perc. Obligationen vom Jahre 1895, sowie fl. 2.70 nach den seinerzeit kundgemachten Modalitäten, und zwar nur bis 30. October 1897 liquidirt. Bis dahin nicht umgetauschte Actien können sodann nur im gerichtlich vorgeschriebenen Wege eingelöst werden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Juni d. J. dem Ministerialrathe im Handelsministerium Dr. Georg Ritter von Thaa den Titel und Charakter eines Sectionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.
Glanz m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Juni d. J. dem Ministerialrathe im Handelsministerium Natalis Ebner von Ebenthall taxfrei das Ritterkreuz des Leopold-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Das k. k. Eisenbahn-Ministerium hat im Einvernehmen mit der Eisenbahnbau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien Herrn Hanns Jahn als definitiven verantwortlichen Betriebsleiter für die dem öffentlichen Verkehre bereits übergebene Adhädsionsstrecke der Schneebergbahn und in gleicher Eigenschaft für die Zahnradstrecke Puchberg-Schneeberg vom Tage der Betriebseröffnung an bestätigt.

Gleichzeitig wurde der zum provisorischen Betriebsleiter der Schneebergbahn bestellte Ingenieur Weiss von diesen seinen Functionen rücksichtlich der Adhädsionsstrecke Wr.-Neustadt—Puchberg sofort, rücksichtlich der Zahnradstrecke Puchberg—Schneeberg jedoch vom Tage der Betriebseröffnung derselben an enthoben, weiters die Nominirung des Ober-Ingenieurs Markus Roth für die Leitung des Bahnerhaltungsdienstes und des Ingenieurs H. Lischty für die Leitung des Werkstättendienstes zur Kenntniss genommen. (E.-M. 1953/I.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr.

Aufhebung des vom 20. August 1880 giltigen Tarifheftes V für den allgemeinen Güterverkehr.

Mit 31. Juli 1897 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Gütertarif sammt allen erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Das Erscheinen eines Ersatztarifes wird besonders kundgemacht werden.

Wien, am 3. Juni 1897. [401]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Aufhebung des Ausnahmetarifes vom 1. April 1880 für die Beförderung von Getreide etc. von Böhmen nach Genf transit (Frankreich).

Der vom 1. April 1880 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Malz, Mühlfabrikaten, Hülsenfrüchten und Oelsaaten im Verkehre zwischen in Böhmen gelegenen Stationen einerseits und Genf transit (Frankreich) andererseits wird mit 1. October 1897 ohne Ersatz ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 3. Juni 1897. [402]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Ausnahmetarife für Rinden, Theil IV, Heft Nr. 2, Abtheilung B, vom 1. Mai 1897 auf Seite 94 und 95 für den Verkehr zwischen Veszprém, Barcs und Berzencze einerseits und Mannheim (Directionsbezirk Mainz) andererseits vorgesehenen Frachtsätze treten mit 15. Juli 1897 ausser Kraft.

Wien, am 3. Juni 1897. [403]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.)

Berichtigung.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 publicirte Beschränkung in der Uebernahme fremder Reservoirwagen für die Stationen Drohobycz und Boryslaw wird dahin richtiggestellt, dass täglich nicht 50, sondern 72 fremde, zur prompten Rohölfüllung in den obgenannten Stationen bestimmte Reservoirwagen in den Uebergangsstationen des nordöstlichen Netzes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übernommen werden.

Lemberg, am 4. Juni 1897. [404]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abänderung von Fahrpreisen.

Ab 1. Juni 1897 werden an Stelle der bisherigen Schnellzug-Fahrpreise in der Relation Fehring—Jennersdorf (Gyanafalva) nachstehende Fahrpreise erhoben:

I. Classe fl. 1·30 II. Classe fl. 0·85
III. Classe fl. 0·50.

Wien, am 5. Juni 1897. [405]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 gelangt der vorerwähnte Tarifnachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält neue erhöhte Frachtsätze für die Ausnahmetarife Nr. 3 (Ackergeräthe) und Nr. 16 (Möbel, Abtheilung 2 a), dann Aufnahme neuer Stationen in den Verbandstarif.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis inclusive 31. Juli 1897 giltig.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Endverwaltungen zum Preise von 10 Heller = 10 Pfennigen für das Stück zu beziehen.

Wien, am 5. Juni 1897. [406]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schneebergbahn.

Erhöhung der Gebühr für Reisegepäck auf den Adhäsionslinien der Schneebergbahn.

Mit 20. Juli 1897 tritt auf den Adhäsionsstrecken der Schneebergbahn eine Erhöhung der Gebühr für Reisegepäck ein, und zwar beträgt dieselbe dann 0·8 Heller für je angefangene 10 kg Reisegepäck und 1 km statt wie bisher 0·4 Heller.

Wr. Neustadt, am 6. Juni 1897. [407]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe ermässigter Tourkarten II. und III. Classe zwischen Bisenz-Stadt und Littau einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits, ferner von directen Tourkarten I., II. und III. Classe zwischen Ungar.-Brod und Hullein.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 65 vom 5. Juni 1897 verlautbarte Einführung der angeführten Tourfahrkarten erfolgt nicht mit 15. Juli 1897, sondern mit 15. Juni 1897.

Wien, am 8. Juni 1897. [408]

Directer Personenverkehr zwischen Darkau einerseits und Wien, bezw. Budapest andererseits.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 15. Juni 1897 werden zwischen obgenannten Stationen directe Fahrkarten zu nachstehenden Fahrpreisen eingeführt:

	Von, bezw. nach	Route	Schnellzug I.	Schnellzug II.	Personenzug I.	Personenzug II.	Personenzug III.
			Classe		Classe		
			Kreuzer ö. W.				
Darkau	Wien { Staatsbahnhof / Nordbahnhof	Zsolna—Marchegg	1640	1110	1270	860	560
	Wien Nordbahnhof	Oderberg	1450	970	1000	670	350
	Wien Nordbahnhof (K.O.B. Secundärzug)	Oderberg	1450	960	1000	660	330
	Giltig nach einer beliebigen Station der M.Á.V. ohne Berührung von Budapest ab Czácza während 24 Stunden ohne Fahrtunterbrechung	Kassa, Ruttka oder Zsolna	1420	960	1120	760	510
	Budapest keleti p. u.	Ruttka	1420	960	1120	760	510
	Budapest nyugoti p. u.	Zsolna	1420	960	1120	760	510

Budapest, am 31. Mai 1897. [409]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Einführung eines directen Frachtsatzes.

Mit 20. Juni 1897 gelangt bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1897, für Kohlentransporte in vollen Wagenladungen bei Bezahlung der Fracht für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen von sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres, ferner ab der Station Mähr.-Ostrau nach der Station Lengenfeld der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Kartirungsfrachtsatz von 96 kr. pro 100 kg zur Einführung.

Wien, am 8. Juni 1897. [410]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Gemeinsamer Tarif, Theil I.

Berichtigung der ab 1. Jänner 1897 giltigen Neuauflage des Abschnittes A des gemeinsamen Tarifes, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Auf Seite 20 des angeführten Tarifes ist in der ersten Zeile der Zusatzbestimmung V zu § 51 des Betriebsreglements unter lit. c) zwischen die Worte „Güterclassification“ und „unter“ das Wort und einzuschalten.

Wien, am 4. Juni 1897. [411]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung directer Fahrpreise und Gepäckstaxen zwischen Magdeburg—Braunschweig einerseits und Karlsbad andererseits.

Zwischen Magdeburg und Braunschweig einerseits und Karlsbad über Elsterwerda oder Röderau—Bodenbach—Aussig—Komotau andererseits werden directe Fahrpreise und Gepäckstaxen eingeführt.

Die directen Fahrpreise und Gepäckstaxen betragen:

	Einfache Fahrkarten, giltig für alle Züge I.	II.	III.	Gepäcksfracht für 10 kg für das Gesammtgewicht	für das Uebergewicht
	Classe				
	Mark				
Magdeburg—Karlsbad . .	37·90	26·90	17·60	0·51	1·51
Braunschweig—Karlsbad .	45·70	32·70	21·60	0·51	1·95

Bei den D-Zügen der kgl. Preussischen Staatsbahnen wird nebst dem Fahrgeld auch noch die Platzgebühr erhoben.

Wien, am 4. Juni 1897. [412]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe 1897. (Nachtrag V.) Am 1. Juni ist zu diesem Tarife der Nachtrag V erschienen. Derselbe umfasst alle auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen mit 1. Juni in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die bis dahin zu den bestehenden Tarifen eingeführten Nachträge. Die letzteren gelangten hiebei theils mittelst Ersatzseiten, theils in Form von zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung.

Internationale Ausstellung von Hunden in Würzburg, 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport der Objecte der vom 5. bis 7. Juni 1897 in Würzburg stattgefundenen internationalen Ausstellung von Hunden aller Rassen gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen die im Tarif-Theile I, Abschnitt C, Punkte VI und IX/g, für Ausstellungsgüter, bezw. Ausstellungsthiere vorgesehenen Frachtermässigungen bei Einhaltung der hiefür festgesetzten Bedingungen, sowie der weiters für den Transport von Ausstellungsgegenständen in den Oesterr.-Deutschen Güterverkehren rücksichtlich des Durchlaufes auf österreichischem Gebiete geltenden speciellen Vorschriften. Die Rücksendung der unverkauft oder unverlost verbliebenen Ausstellungsobjecte an die Aussteller ist bei Inanspruchnahme dieses Zugeständnisses bis längstens den 7. Juli 1897 zu bewirken.

Kunstausstellung in Venedig, 1897. (Transportbegünstigung.) Die Objecte der bis 31. October in Venedig veranstalteten Kunstausstellung werden im Falle, dass dieselben als unverkauft oder unverlost an den Aussteller zurückgesendet werden, auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen frachtfrei zurückbefördert. Die Aufgabe zum Rücktransporte hat unter den für Sendungen von Ausstellungsgütern in österreichischen Eisenbahn-Verkehren mit dem Auslande geltenden Bedingungen bis spätestens den 30. November 1897 zu erfolgen.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Nachtrag IV zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Der mit Ausschreiben Nr. 21.901/III der kgl. General-Direction der Bayer. Staatseisenbahnen in ihrem Tarifanzeiger Nr. 10 vom 16. März 1897 angekündigte Nachtrag IV kam am 1. Mai zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Berichtigungen im Kilometerzeiger.

II. Vorbemerkung zum Kilometerzeiger.

III. Kilometerzeiger für Affecking, Arnhofen, Burgweinting, Endsee, Ernsgaden, Fischbach b. Feucht, Gnötzheim, Goldbach, Grosselfingen, Hügelmühle Kersbach, Krottenmühl, Lamplmühle, Leinau, Ludersheim, Neukirchen-Balbini, Neuses, Niederstrass, Oberferrieden, Perkam, Pölling, Rammelberg, Ramsenthal, Rednitzhembach, Rimsting, Strass-Moos, Weiding und Wullenstetten, sowie geänderte Entfernungen für Amselfing, Bad Reichenhall, Deuerling, Eggmühl, Ergoldsbach, Geiselhöring, Girching, Hammerau, Kläham, Laberweinting, Mallersdorf, Moosham, Neufahrn b. Erg., Niederlindhart, Piding, Radldorf, Sallach, Steinrain, Strasskirchen, Straubing, Sünching und Taimering.

IV. Entfernungen für die unter III aufgeführten Stationen und Halteplätze für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr nach und von München C.-B., sofern letzterer mit Personenzügen befördert wird.

V. Tabelle zur Ermittlung der Entfernungen für den die Station München C.-B. transitirenden Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr.

VI. Vom Hauptkilometerzeiger abweichende Entfernungen für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr, sofern letzterer mit Personenzügen befördert wird.

Durch diesen Nachtrag wurden die Nachträge I, II und III, sowie alle im Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für Amselfing, Bad Reichenhall, Deuerling, Eggmühl, Ergoldsbach, Geiselhöring, Girching, Hammerau, Kläham, Laberweinting, Mallersdorf, Moosham, Neufahrn b. Erg., Niederlindhart, Piding, Radldorf, Sallach, Steinrain, Strasskirchen, Straubing, Sünching und Taimering enthaltenen Entfernungen aufgehoben, bezw. ersetzt.

Der IV. Nachtrag kann von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in München um den Preis von 50 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai ab wurde die sächsische Verkehrsstelle Kohlmühle für den allgemeinen Classengutverkehr einbezogen. Die der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen stellen sich um 4 km höher als diejenigen für die Station Wendischfähre, und der im Ausnahmetarife 2 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II in Abtheilung B (Seite 227 des Tarifes) für Schandau-Kohlmühle zu berechnende Anstossbetrag beziffert sich auf 0·06 Mk. per 100 kg.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gütertarif der Gruppe V.) Die in dem Nachtrage 7 zum Heft 2 des vorbezeichneten Tarifes unter II, 4 a) — Seite 25 u. f. — für einzelne Stationsverbindungen enthaltenen anderweitigen Entfernungen, welche nach der Anmerkung auf Seite 25 des obigen Nachtrages am Tage der Betriebseröffnung der Strecke Camburg—Zeitz in Kraft treten sollten, erlangten bis auf diejenigen für die Stationen Camburg a. d. Saale und Zeitz, Preuss. Staatsbahn, mit der am 1. Mai 1897 erfolgten Eröffnung der genannten Strecke vorerst keine Giltigkeit.

— (Gütertarif der Gruppe IV, Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher, Ostdeutsch-Nordwestdeutscher, Oldenburg-Nordwestdeutsch- und Hessischer, sowie Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.) Vom 1. Mai 1897 ab wurden die für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Specialtarifes II über die deutschen Seehäfen nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt. Das Waarenverzeichniss der Seehafen-Ausnahmetarife E in den Gütertarifen für die obenbezeichneten Verkehre erhielt demzufolge vom 1. Mai 1897 im Abschnitt II die folgende Fassung:

II.

a)	b)
1. Eisen und Stahl, wie im Specialtarif II des deutschen Gütertarifes genannt. 2. Folgende Gegenstände des Specialtarifes I: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile, Nieten; Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Schiffsrippen; Nägel; Ketten.	Die hieneben unter II a genannten Gegenstände und von solchen des Specialtarifes I noch: Wagenachsen, Kochherdplatten und Springfedern, sämmtlich im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.**)

**) Einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien.

Die betheiligten Dienststellen geben auf Befragen nähere Auskunft.

— (Gruppentarif III [Berlin—Stettin].) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 ab wurden die für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Specialtarifes II über die Hafenstationen Stettin und Swinemünde nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Deutsch-Belgischer Gütertarif. (Nachträge XVI und XV zu Heft 1 und 2.) Am 1. Mai 1897 sind die Nachträge XVI zum Heft 1 und XV zum Heft 2 vom Theile II des Deutsch-Belgischen Gütertarifes vom 1. August 1891 in Kraft getreten.

Im Nachtrag XVI zum Heft 1 sind u. A. enthalten: Anstossfrachtsätze für die Stationen Gröbers und Heringen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle a. d. Saale und Biendorf, Heudeber-Dannstedt und Wallwitz b. Halle des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg, Aufnahme der Stationen Braunschweig Nordbahnhof und Braunschweig Westbahnhof in den Ausnahmetarif 20 für Pflastersteine und ein Ausnahmetarif 22 für die Beförderung von Zuckerrübensamen in Sendungen von 5000 kg und 10.000 kg.

Der Nachtrag XV zum Heft 2 enthält u. A.: Aenderungen der Vorbemerkungen zu dem Kilometerzeiger und den Tariftabellen, sowie Anstossfrachtsätze für die Stationen Dresden König Albert-Hafen, Hetzdorf bei Oederan, Kappel i. Sachsen, Königsbrück und Kohlmühle der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1152	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach	Frachtgüter der Classe I: in beliebigen Mengen	Frachtgüter der Classe I: bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtgüter der Classe I: bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtgüter der Classe II: in beliebigen Mengen	Frachtgüter der Classe II: bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Frachtgüter der Classe II: bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Güter der Classe A
		Frachtsätze in Hellern pro 100 Kilogramm						
Deutsch-Liebau	Budapest †)	583	461 *)	437 *)	480	450	437 *)	295
	Arad	858	659	657	681	636	634	404
	Czegléd	675	522	520	533	499	497	342
	Kaschau	630	495	493	540	472	470	339
	Losoncz	589	474	472	467	443	441	312
	Miskolcz	708	557	555	560	526	524	365
Grulich	Budapest †)	619	529 *)	501 *)	491	491	491	338
	Arad	944	727	721	745	701	698	454
	Czegléd	727	590	584	569	564	561	386
	Kaschau	716	563	557	601	529	523	389
	Losoncz	675	542	536	536	508	502	362
	Miskolcz	794	625	619	629	591	587	415
Hannsdorf	Budapest †)	591	509 *)	483 *)	480	480	472 *)	316
	Arad	910	707	703	718	673	671	450
	Czegléd	699	570	566	558	536	534	364
	Kaschau	682	535	531	571	499	495	372
	Losoncz	641	514	510	504	478	474	348
	Miskolcz	760	599	595	597	563	559	401
Mähr.-Neustadt	Budapest †)	571	451 *)	427 *)	470	440	427 *)	289
	Arad	846	649	647	671	626	624	398
	Czegléd	663	512	510	523	489	487	336
	Kaschau	618	485	483	530	462	460	333
	Losoncz	577	464	462	457	433	431	306
	Miskolcz	696	547	545	550	516	514	359
Mähr.-Schönberg	Budapest †)	579	481 *)	455 *)	470	469	455 *)	310
	Arad	882	679	675	700	655	652	420
	Czegléd	687	542	538	548	518	515	358
	Kaschau	654	515	511	559	491	488	355
	Losoncz	613	494	490	486	462	459	328
	Miskolcz	732	577	573	579	545	542	381

Bei Inanspruchnahme der mit *) bezeichneten ermässigten Kartirungsfrachtsätze im Verkehre mit der Station Budapest haben die Parteien das Ein- und Ausladen der Sendungen auf eigene Kosten zu bewerkstelligen, und finden diese Frachtsätze auf lebende Thiere, explosive und selbstentzündliche Güter, sowie auf solche feuergefährliche und sonstige Güter, welche ihrer Natur nach mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden können, auf Flüssigkeiten in Reservoirwagen, ferner auf Bier, frisches Obst, Gemüse, Grünzeug, verpackt, und schliesslich auf unverpacktes Porzellan keine Anwendung.

†) Die Frachtsätze für Budapest gelten im Verkehre mit sämmtlichen am linken Donauufer gelegenen Budapester Bahnhöfen unter Aufrechthaltung der im Localtarife der kgl. ungar. Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1897 enthaltenen, auf die Beschränkungen für den Güterverkehr in den Budapester Bahnhöfen Bezug habenden Bestimmungen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1153	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		C o a k s	Friedenhoffnunggrube, oberer (N.M.) Anschluss Glückhilfgrube, oberer (N.M.) Anschluss Egmontschacht	Marchegg transit (für Sendungen nach Budapest)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Breslau nach Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen etc., giltig vom 1. October 1893	V e r s c h i e d e n		4·1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898 vorzulegen	
1154	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup Bubna St.E.G. via B.-Brod—Kolin	Josefstadt-Jaroměř	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 41·6 39·2		Im Kartirungswege		
1155	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	·	Ziegel der Pos. Z—1 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I	Opočno	Bubna St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	43·0 kr.	34·0 kr.	9·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1156	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K O B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	R a i t z	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende Mai 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	90·6 Heller	83·4 Heller	7·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
				von	nach					per 100 kg				
1157	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Littau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1897 bis Ende Juli 1898	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	70·4 Heller	62·4 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Schwarzbach				62·4 Heller	54·4 Heller	8 Heller			
1158	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Loboditz	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen, sowie Ablegen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar rücksichtlich der Localbahnen vom 1. Juni 1888 und rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897	Kreuzer 75·3	51·5	23·8	Im Kartirungswege		
					Mähr.-Ostrau				47·8	36·0	11·8			
					Zdounek				26·1	21·1	5·0			
			Leer retourgehende Bierfässer	Wien Nordbahnhof	Loboditz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Auflegen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien			56·2	51·5	4·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Mähr.-Ostrau					38·2	36·0	2·2			
				Zdounek					25·3	21·1	4·2			
1159	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Gyps der Pos. G 32 des Tarif-Theiles I	Puchberg am Schneeberg	Wien-Praterquai Wien-Donauquaibahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen durch den Versender, bezw. Empfänger	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarife, bezw. die einschlägigen Verbandsgütertarife	41·1 Kreuzer	31·5 Kreuzer	9·6 Kreuzer	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1160	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine	Schärding, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Esslingen, Station der kgl. Württembergischen Staatsbahnen	Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 28, enthalten im Tarife, Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Februar 1897 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	0·98 Mark		Im Kartirungswege		
1161	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Wasserleitungsröhren	Angleur (raccordement), Station der Belgischen Staatsbahnen	Wien I. K.E.B. (Westbahnhof)	Aufgabe der Sendungen mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der in dem bezüglichen Tarifhefte enthaltenen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 21), giltig vom 1. April 1895, für den Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im Verkehre mit Lüttich (Station der Belgischen Staatsbahnen) geltenden Frachtsätze		Im Kartirungswege		
1162	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Baumwolle, rohe, der Pos. B-4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Čerčan-Pišely	Teinitz a. d. Sázawa	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	12 kr. = 24 h	20 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
			Garne der Pos. G-3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Teinitz a. d. Sázawa	Čerčan-Pišely				12 kr. = 24 h	20 Heller	4 Heller			
1163	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erdfarben der Pos. E-22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Plass	Krakau Lemberg Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Verbandstarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 363 214 580 312 688 364		Im Kartirungswege		
1164	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Stückgüter der Classen I und II	Lemberg	Bodenbach St.E.G. und Tetschen Oe.N.W.B. oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 3, für den Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Classe I a) 754 b) 680; Classe II a) 749 b) 680 in Hellern per 100 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1165	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle			Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10.000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lauten, einen Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind	Hiedurch wird die im Verordnungsblatte Nr. 129 vom 10. November 1896 unter fortlaufender Nummer 1884 enthaltene Kundmachung aufgehoben
				Bilin k.k.St.B.	Kalk-Podol, Station der St.E.G.				116·4	96·8	19·6			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					117·6	98·0	19·6			
				Dux und Dux-Ladowitz					115·6	96·0	19·6			
				Franz Josef-Stollen					114·8	95·2	19·6			
				Holtschitz-Seestadtl					118·6	99·0	19·6			
				Karbitz					109·6	90·0	19·6			
				Mariaschein					111·0	91·4	19·6			
				Schönfeld					108·8	89·2	19·6			
				Schwaz-Kuttowitz					115·6	96·0	19·6			
				Teplitz					113·2	93·6	19·6			
				Triebschitz					118·2	98·6	19·6			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					108·4	88·8	19·6			
				Ullersdorf					114·8	95·2	19·6			
				Bilin k.k.St.B.	Kostelec-Vižic, Station der St.E.G.				113·2	96·8	16·4			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					114·4	98·0	16·4			
				Dux und Dux-Ladowitz					112·4	96·0	16·4			
				Franz Josef-Stollen					111·6	95·2	16·4			
				Holtschitz-Seestadtl					115·4	99·0	16·4			
				Karbitz					106·4	90·0	16·4			
				Mariaschein					107·8	91·4	16·4			
				Schönfeld					105·6	89·2	16·4			
				Schwaz-Kuttowitz					112·4	96·0	16·4			
				Teplitz					110·0	93·6	16·4			
				Triebschitz					115·0	98·6	16·4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					105·2	88·8	16·4			
				Ullersdorf					111·6	95·2	16·4			
				Bilin k.k.St.B.	Prachovic, Station der St.E.G.				115·6	96·8	18·8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					116·8	98·0	18·8			
				Dux und Dux-Ladowitz					114·8	96·0	18·8			
				Franz Josef-Stollen					114·0	95·2	18·8			
				Holtschitz-Seestadtl					117·8	99·0	18·8			
				Karbitz					108·8	90·0	18·8			
				Mariaschein					110·2	91·4	18·8			
				Schönfeld					108·0	89·2	18·8			
				Schwaz-Kuttowitz					114·8	96·0	18·8			
				Teplitz					112·4	93·6	18·8			
				Triebschitz					117·4	98·6	18·8			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					107·6	88·8	18·8			
				Ullersdorf					114·0	95·2	18·8			
1166	Böhmischen Nordbahn		Braunkohle	Bodenbach transit	Zwickau i. B.	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Inländischer Kohlentarif über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. April 1897	Diverse		Nachlass 4 Heller pro 100 kg *)	Im Rückvergütungswege an den Empfänger beim Bezuge der Sendungen		*) Von den auf die Strecke Bodenbach — Zwickau i. B. entfallenden Frachtantheilen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
									Pfennig					
1167	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Bahnverwaltungen	Thonröhren, glasirte (Steinzeugröhren), des Ausnahmetarifes Nr. 69	Münsterberg, Directionsbezirk Breslau	Brünn St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 10. Juni 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	121	91	30	Im Kartirungswege		Hiedurch treten die im Nachtrag III vom 1. Februar 1897, Seite 27, unter 31 im Ausnahmetarif Nr. 69 enthaltenen Frachtsätze für die gleichnamigen Relationen auser Kraft.
					Mähr.Schönberg K.K.St.B.				63	58	5			
					Pilsen K.K.St.B.				171	134	37			
					Prag Oe.N.W.B. St.E.G.				142	103	39			
					Raudnitz St.E.G.				119	106	13			
					Trautenau Oe.N.W.B.				54	49	5			
					Wien K.F.N.B. Floridsdorf Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B.				174	120	54			
					Wien Jedlesee und Korneuburg Oe.N.W.B.				174	120	54			
					Wien und Stadlau St.E.G.				174	120	54			
1168	**Oesterr. Nordwestbahn**		Mauer- und Dachziegel	Zellerndorf	Jedlesee	Frachtzahlung für das factische Gewicht, jedoch mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	18·2 kr.	13·1 kr.	5·1 kr.	Im Kartirungswege		
1169	**Oesterr. Nordwestbahn**		Zeitungspackete als Gepäck	Reichenberg	Friedland i. B.	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Packete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus der Nichteinhaltung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangspflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut, beziehungsweise der auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 unter B II b 3 sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist			Im Kartirungswege		Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Personenzügen 15 kr. pro Sendung inclusive der Stempelgebühr von 5 kr. pro Expedition

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1170	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art der Position Z–8 des Tarif-Theiles I	Rossitz	Wr. Neustadt	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen	180	177	3	Im Kartirungswege		
				Sedletz-Kuttenberg					180	167	13			
				Slatinan					180 Heller	172 Heller incl. Mgb.	8 Heller			
1171	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art der Position Z–8 des Tarif-Theiles I	Lundenburg	Gratwein	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, respective bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen	a) 295 b) 273	a) 268 b) 225	a) 27 b) 48	Im Kartirungswege		
					Judendorf				a) 295 b) 273	a) 268 b) 225	a) 27 b) 48			
					Leibnitz				a) 330 b) 303	a) 303 b) 234	a) 30 b) 69			
					Peggau				a) 288 b) 267	a) 261 b) 219	a) 27 b) 48			
					Pettau				a) 362 b) 331	a) 335 b) 262	a) 27 b) 69			
					Mürzzuschlag				a) 236 b) 222	a) 209 b) 174	a) 27 b) 48			
					Neunkirchen				a) 173 b) 166	a) 146 b) 118	a) 27 b) 48			
					Neuberg (k. k. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg)				a) 260 b) 244	a) 233 b) 196	a) 27 b) 48			
1172	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Zagorianer Localbahn und Varasd-Golubovecer Localbahn	Mineralkohle	Kulevčica	Fiume	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der Varasd-Golubovecer Localbahn und Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	100 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	89 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	11 Heller	Im Kartirungswege		
1173	Eisenbahn Wien-Aspang	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Zuckerrüben	Maria-Lanzendorf	Wien K.F.N.B. trans.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einladen durch den Versender innerhalb der tarifmässigen Frist. Einhaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Kreuzer 12·7	11·1	1·6	Im Kartirungswege		
				Traiskirchen					17·3	15·0	2·3			
			Zuckerrübenschnitze	Wien K.F.N.B. trans.	Maria-Lanzendorf				12·7	11·1	1·6			
					Traiskirchen				17·3	15·0	2·3			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
46	Nr. 4 vom 12. Jänner 1897	231	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl	Győr (M.Á.V.) Győr (Gy.S.E.V.)	schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, St. Margrethen transit, Buchs transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen, Konstanz und Stationen der Französischen Ostbahn	Die für Mehl gewährte Begünstigung wird bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1897 auf „Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten" ausgedehnt	
47	Nr. 57 vom 18. Mai 1897	1053	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes I	Pöstyen	diversen Stationen der Ge.N.W.B., B.N.B. und St.E.G.	In der Rubrik 14 (Besondere Bemerkungen) ist einzuschalten: „In den Frachtsätzen für die Stationen Josefstadt-Jaroměř, Königgrätz, Reichenberg, Swarow und Turnau ist der Frachtzuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bereits enthalten"	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
16	Nr. 129 vom 10. November 1896	1884	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kalk-Podol, Prachovic und Kostelec-Vižic	12. Juni 1897	Neue Frachtsätze für die nebigen Transporte sind im gegenwärtigen Verordnungs-Blatte enthalten
17	Nr. 49 vom 29. April 1897	957	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	die am Tarifhefte V vom 20. August 1880 für den Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Düngemittel etc.	Fürth, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	den im Ausnahmetarife Nr. 37 in der 5. Rubrik hier bezeichneten Tarifes	31. Juli 1897	In Folge Aufhebung des hier bezeichneten Tarifes

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
56	Nr. 65 vom 3. Juni 1897	1151	Localbahn Saitz-Göding		Baumaterialien	Göding transit und Saitz transit	Mutenitz	Die Frachtsätze in den Rubriken 9, 10 und 11 sind in Kreuzern ö. W. zu verstehen	

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direction **Villach** wird in der Station **St. Veit a. d. Glan** ein **Materialmagazin** bei der Zugförderungsanlage zur Herstellung gelangen, und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für dieses Object beträgt 6280 fl. ö. W.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 15. October 1897 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem 50 kr.-Stempel pro Bogen versehen, sind bis **24. Juni 1897, 12 Uhr Mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung eines Materialmagazines in der Station St. Veit a. d. Glan" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 24. Juni 1897, 3 Uhr Nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offert bis 24. Juli 1897 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 315 fl., welches dann nach Zuschlag als Caution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeinen und speciellen Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bahnerhaltungs-Inspectorate der k. k. Staatsbahn-Direction Villach einzusehen, und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direction Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Villach, am 6. Juni 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in **Lemberg** beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter **Maschinen** und **Werkstätteneinrichtungen** in Lemberg im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben, und zwar:

eine pneumatische Nietanlage,
zwei Wandkrahne,
zwei Laufkrahne,
einen Ventilator,
zwei Transmissionen,
einen Blechglühofen,
sechs transportable Nietfeuer,
zwei Exhaustoren.

Die Lieferung dieser Maschinen und Werkstätteneinrichtungen hat auf Grund der allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie der genauen Beschreibung zu erfolgen.

Diese Behelfe sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die Lieferung hat spätestens sechs Monate vom Tage der Bestellung zu erfolgen.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift

„Offert für die Lieferung von Werkstätteneinrichtungen"

bis zum 30. Juni 1897, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags bei der k. k. Staatsbahn-Direction statt, und steht es den Offerenten frei derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. Die Preise per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arbeiterschutzvorrichtungen, einschliesslich aller Zoll- und Patentgebühren franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann;
2. die Gewichte der offerirten Lieferungsgegenstände;
3. die Liefertermine;
4. die Garantiezeit;
5. die Einlieferungsstation;
6. der Erzeugungsort.

Dem Offert sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen und Werkstätteneinrichtungen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen; in jedem Falle sind aber die Liefertermine für jeden Lieferungsgegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungsgegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein.

Die Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer 50 kr.-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier (21/34 cm) sind mit 1 fl.-Stempelmarken zu versehen.

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 30. November 1897 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Lieferungsgegenstände selbst erzeugen, bezw. durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Lemberg, im Juni 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. Wien, 12. Juni 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Zahnradstrecke Puchberg a. Sch.—Baumgartner der Schneebergbahn.

Am 1. Juni 1897 wurde die Zahnradstrecke Puchberg a. Sch.—Baumgartner der Schneebergbahn mit den Haltestellen Schneebergdörfl, Hauslitzsattel und Baumgartner dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei sind sämmtliche obgenannte Haltestellen für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Stückgutverkehr, sowie für Güter in Wagenladungen à 5000 kg eingerichtet.

Den Betrieb führt die Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien.

Wien, am 8. Juni 1897. G.-I.-Z. 8087.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Reichsgerichtes.

Der von der Witwe eines österreichischen Staatsbeamten vor dem Jahre 1867 erworbene Pensionsanspruch gegen den Staatsschatz wird durch das zwischen den Regierungen beider Reichshälften am 8. und am 13. März 1867 abgeschlossene Uebereinkommen über die Fortbezahlung der Pensionen nicht berührt. — Für die Anwendung des § 16 des Pensionsgesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, ist lediglich der rechtliche Bestand eines Versorgungsanspruches gegen das k. k. Aerar, aber nicht der Umstand massgebend, ob der Aufwand für einen Versorgungsgenuss dieser Art ganz oder theilweise vom kgl. ungarischen Staatsschatze gedeckt wird.

(Erkenntniss des k. k. Reichsgerichtes vom 29. April 1897, Z. 100.)

Die Pension der Witwe nach einem k. k. österreichischen Staatsbeamten war mit Finanz-Ministerialerlass vom 2. Juni 1863 ursprünglich bei der k. k. Landesfilialcasse in Pressburg angewiesen und wird seit dem 1. October 1870 bei der k. k. Landeshauptcasse in Wien ausbezahlt. In Folge der im Jahre 1867 zwischen der österreichischen und der ungarischen Finanzverwaltung getroffenen Vereinbarungen erfolgt die Auszahlung dieser Pension für Rechnung des ungarischen Staatsschatzes, da dieselbe am 10. März 1867, als dem nach dieser Vereinbarung massgebenden Tage, bei einer im Gebiete der Länder der ungarischen Krone gelegenen Casse angewiesen war.

Die genannte Witwe schritt nun beim k. k. Finanzministerium um die durch § 16 des Gesetzes vom 14. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 74, eingeführte 25percentige Erhöhung ihrer Pension ein, wurde jedoch mit diesem Begehren mit der Begründung abgewiesen, dass die fragliche Pension ausschliesslich die kgl. ungarischen Finanzen belaste.

Die Witwe erhob nun gegen die k. k. Regierung in Vertretung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder die Klage beim k. k. Reichsgerichte.

Das k. k. Reichsgericht sprach mit Erkenntniss vom 29. April 1897, Z. 100, das k. k. Finanzministerium schuldig, der Klägerin die Erhöhung ihrer Witwenpension um 25 Percent anzuweisen.

In den Erkenntnissgründen wird insbesondere Folgendes ausgeführt:

Durch die Bemessung und Anweisung der Pension für die Klägerin von Seiten des k. k. Finanzministeriums hat dieselbe unzweifelhaft den Anspruch auf den normalmässigen Versorgungsgenuss gegen den Staatsschatz erworben. Dieser Anspruch konnte durch das aus Anlass der Aenderungen in der Verfassung und Verwaltung der

Länder der ungarischen Krone im Jahre 1867 zwischen den Regierungen beider Reichshälften abgeschlossene Uebereinkommen, wonach unter Anderem im Punkt 5 bestimmt wurde, dass die Pensionen beiderseits bei jenen Cassen fortbezahlt werden, bei denen sie bis zum 10. März 1867 angewiesen waren, in keiner Weise berührt werden, da dieses Uebereinkommen sich lediglich als eine interne administrative Massregel darstellt, welcher eine gesetzliche Kraft, daher eine Wirksamkeit gegen Private nicht beigemessen werden kann. Diese Auffassung hat übrigens schon in jenem Uebereinkommen selbst Ausdruck gefunden, indem die erwähnte Art der Fortzahlung der Pensionen nur für solange stipulirt wurde, „bis über die Vertheilung der Pensionslast im gesetzlichen Wege die Vereinbarung getroffen ist". Eine solche gesetzliche Regelung dieser Angelegenheiten hat aber nicht stattgefunden, weshalb die bestehenden Versorgungsansprüche nur nach dem Rechtstitel, auf welchem sie beruhen, und nach den darauf bezüglichen Gesetzen der diesseitigen Reichshälfte beurtheilt werden können.

Die Klägerin, welche seit 1863 eine normalmässige Witwenpension bezieht, ist daher ohne Zweifel den im § 16 des Gesetzes vom 14. Mai 1896 erwähnten Witwen nach Staatsbediensteten beizuzählen, welchen eine Erhöhung der Pension um 25 Percent zugesprochen wurde.

Dass bei der Berechnung des Aufwandes für diese Pensionserhöhung jene Pensionen, welche in Folge des erwähnten Uebereinkommens vom kgl. ungarischen Staatsschatze bestritten werden, von der Regierung nicht in Calcul gezogen wurden, kann selbstverständlich den Rechtsansprüchen solcher Pensionistinnen nicht zum Nachtheile gereichen. Wenn es die Absicht der Gesetzgebung gewesen wäre, solche Pensionistinnen von der Wohlthat des § 16 des Pensionsgesetzes auszuschliessen, so hätte dies im Gesetze selbst Ausdruck finden müssen.

Schliesslich ist bezüglich der in der Klage berufenen und auch in der Gegenschrift besprochenen Durchführungsvorschrift des k. k. Finanzministeriums vom 22. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 77, und Vrdgs.-Bl. des Finanzministeriums, Stück XIX, zu bemerken, dass der § 4 (resp. 5 Vrdgs.-Bl.), welcher die Erhöhung der sogenannten gemeinschaftlichen Civilpensionen im Sinne des § 16 des Pensionsgesetzes, sowie die Verrechnung des hiedurch bedingten Mehrbetrages auf den allgemeinen Civilpensions-Etat anordnet, vollkommen mit der in der Klage und in der vorstehenden Ausführung vertretenen Rechtsanschauung übereinstimmt.

Denn bei Festhaltung des im vorliegenden Falle vom k. k. Finanzministerium aufgestellten Grundsatzes, dass Pensionen, welche den ungarischen Staatsschatz belasten, von der in Rede stehenden Erhöhung ausgenommen seien, hätte diese Erhöhung bei den gemeinschaftlichen Civilpensionen nicht auf die vom ungarischen Staatsschatze bestrittene Quote von 23 Percent ausgedehnt werden können. Durch die in der erwähnten Verordnung verfügte Erhöhung dieser Pensionen im vollen Betrage zu Lasten des diesseitigen Staatsschatzes ist der auch nach der Ueberzeugung des Reichsgerichtes richtige Grundsatz zur Geltung gebracht, dass für die Anwendung des § 16 des Pensionsgesetzes lediglich der rechtliche Bestand eines Versorgungsanspruches gegen das k. k. Aerar, aber nicht der Umstand massgebend ist, ob der Aufwand für einzelne Versorgungsgenüsse dieser Art ganz oder theilweise vom kgl. ungarischen Staatsschatze bedeckt wird.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz: Errichtung einer Personenhaltestelle: Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Errichtung einer Personenhaltestelle in Kilometer 11·363 der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz zwischen den Stationen Třebelowitz und Dietitz mit der Benennung Ratzowitz genehmigt und bezüglich der hiezu erforderlichen Bauherstellungen den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 4063/IV.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Schleppgeleise-Anlage im Hofe der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges: Nachträgliche Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die bereits durchgeführte Erweiterung der Schleppgeleise-Anlage im Hofe der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges nachträglich ertheilt. [E.-M.-Z. 6776/IV.]

— (Strecke Wien—Stadlau: Unterfahrung des Bahnkörpers durch acht Rohrstränge der Wiener Gasleitung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Unterfahrung des Bahnkörpers der Strecke Wien—Stadlau, der Schlachthausbahn und der Schleppbahn zu den Szalasen durch acht Rohrstränge der neuen Wiener städtischen Gasleitung ertheilt. [E.-M.-Z. 7652/IV.]

— (Linie Wostroměř—Jičin: Bauconsensertheilung für einen Bureauanbau an den Güterschuppen in Jičin.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines Bureauanbaues an den Güterschuppen der Station Jičin der Linie Wostroměř—Jičin im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8334/IV.]

— (Schleppbahn in die Parquettenfabrik der Firma E. Kordina & Comp.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung einer von der Schleppbahn zur Brünner Stearinkerzen- und Seifenfabrik abzweigenden und in die Parquettenfabrik der Firma E. Kordina & Comp. führenden Schleppbahn im Namen des k k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8493/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Ueberstellung der Schlagbäume des Zugschrankens in km 212·399: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Ueberstellung der Schlagbäume des Zugschrankens bei der Niveauübersetzung in km 212·399 auf eine Entfernung von 3 m vom nächsten Schienenstrange und die Aufstellung eines automatischen Läutewerkes daselbst für den 14. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr v. Camerlander betraut. [G.-I.-Z. 7427.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung eines Geleises und der geraden Durchfahrt in der Station Toblach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project betreffend die Herstellung eines vierten Geleises und der geraden Durchfahrt in der Station Toblach der Linie Marburg—Franzensfeste ertheilt. [E.-M.-Z. 7897/IV.]

Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. (Theilweise Einwölbung des offenen Durchlasses der Fitta: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Riva hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der theilweisen Einwölbung des offenen Durchlasses der Fitta auf den 22. Juni angeordnet. [G.-I.-Z. 7977.]

— (Anschüttung der Holzlandungsbrücke in Riva mit Schotter und Steinen: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Riva hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Anschüttung der Holzlandungsbrücke in Riva mit Schotter und Steinen auf den 23. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 7978.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Abänderung des Stationsnamens „Jedlesee" in „Floridsdorf-Jedlesee".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Einschreiten der Gemeinde Floridsdorf den bestehenden Stationsnamen Jedlesee in „Floridsdorf-Jedlesee" abgeändert. [E.-M.-Z. 6687/IV.]

Zusammenstellung

der im Monate April 1897 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien	613	6331	930	7874	27	36	1	64	0·8	40	1	40	.	.	.	.	.	.	.
" Linz	611	3676	210	4497	9	37	5	51	1·1	57	2	38	.	.	.	.	2	1	2
" Innsbruck	360	1800	120	2280	5	9	.	14	0·6	14	.	14	.	.	.	.	.	1	.
" Villach	308	2400	2940	5648	18	62	16	96	1·7	79	1	11	.	1	.	.	4	.	1
" Triest	60	930	120	1110	12	7	.	19	1·7	19	.	.	.	.	.	.	.	.	6
" Pilsen	180	1293	2413	3886	2	20	4	26	0·6	14	6	28	.	.	.	.	1	.	5
" Prag	122	2580	1441	4143	1	36	.	37	0·8	32	.	14	.	1	.	.	.	1	4
" Olmütz	.	1260	2102	3362	.	3	5	8	0·2	7	1	10	.	.	.	.	.	.	.
" Krakau	181	1720	602	2503	2	12	.	14	0·5	13	.	8	.	.	.	.	.	.	.
" Lemberg	180	990	939	2109	1	3	.	4	0·1	1	.	2	.	1	.	.	.	.	4
" Stanislau	60	480	1505	2045	2	10	10	22	1·0	6	.	15	.	.	.	.	2	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	17	588	245	850	.	2	.	2	0·2	1	.	2	.	.	.	.	.	.	2
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1140	870	2190	.	11	.	11	0·5	16	1	29	.	.	.	.	.	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	136	365	1531	2032	8	6	1	15	0·7	15	3	16	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	346	710	1056	.	6	.	6	0·5	2	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	180	390	.	3	1	4	1·0	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	541	4633	4208	9382	19	35	2	56	0·5	59	7	8	2	.	.	.	1	.	3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	480	.	540	1	.	.	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	363	4704	580	5647	7	27	1	35	0·6	34	1	16	.	3	.	1	.	.	9
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	530	5035	3210	8775	31	96	2	129	1·4	125	4	62	.	3	.	.	2	.	.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	252	38	290	.	3	.	3	1·0	3	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	813	5381	540	6734	47	68	5	120	1·7	96	14	67	8	.	.	6	.	5	11
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1493	271	1764	.	4	.	4	0·2	5	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	180	270	450	.	5	2	7	1·5	1	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	600	.	627	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ausweis über die im I. Quartal 1897 auf den bereits im Betriebe stehenden Linien der österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestelle: Boniowitz (zwischen Olmütz und Sternberg)	1. Jänner	Für den allgemeinen Frachtgüter- und Wagenladungsverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt laut des Localgütertarifes a) in der Richtung nach und von Sternberg: die tarifmässigen Portogebühren von, bezw. nach Olmütz, b) in der Richtung nach und von Olmütz und darüber hinaus: die tarifmässigen Portogebühren von, bezw. nach Sternberg. Die Haltestelle Boniowitz war bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, ferner nach Massgabe specieller Zugeständnisse für den beschränkten Wagenladungsverkehr eingerichtet.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestelle: Oppahof-Stettin (zwischen der Station Freiheitau und der Haltestelle Komorau)	1. Jänner	Für die Auf- und Abgabe von Eilgütern	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Kilometerzeigers und der Gebührenberechnungstabelle im Localgütertarife für das Hauptnetz, bezw. laut der in den Stationstarifen des Localgütertarifes vorgesehenen Frachtsätze. Die Haltestelle Oppahof-Stettin war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, ferner für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für den Bau und Betrieb nachfolgend bezeichneter Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 30. April, Z. 23.376, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft für folgende Eisenbahnlinien:
   a) eine von der Station Török-Becse-Aracs (Franyova) der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden bisherigen Hauptlinie Nagy-Kikinda—Török-Becse-Aracs—Nagy-Becskerek abzweigende und diese mit Ueberbrückung der Theiss nächst Ó-Becse in transversaler Richtung in der Station Ó-Becse mit der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)—Ó-Becse der Bács-Bodroger Comitats-Localbahnen verbindende;
   b) eine von der Station Ó-Becse der Linie a) abzweigende und diese über Tisza-Földvár, Nádai, Turia, die Gemarkung der Gemeinde Szent-Tomás und weiterhin über Kussura, Torsza, Lolity, Hódság und die Gemarkung der Gemeinde Rácz-Militics in der Station Gombos-Bogojeva (auch Station des Trajectverkehrs Gombos-Erdöd) der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
   c) eventuell eine gleichfalls von der Station Ó-Becse der Linie a) abzweigende, diese und die Linie b) über Ó-Verbász und Uj-Verbász in der Station Verbász-Kula mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende;
   d) eine von der Station Verbász-Kula der Linie c) ausgehende und diese über Kula, Keresztur, Filipova und die Gemarkung der Gemeinde Rácz-Militics gleichfalls in der Station Gombos-Bogojeva der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány verbindende;
   e) eine von der Station Török-Becse-Aracs der Linie a) abzweigende und diese in transversaler Richtung an einem geeigneten Punkt mit dem Theissufer verbindende;
   f) eine von der Station Ó-Becse der Linien a) und c) abzweigende und diese in der Station Kula mit der Hauptlinie Budapest—Kula—Zimony—Belgrad und weiterhin über Verbász, Cservenka, Ó-Szivácz und die Gemarkung der Gemeinde Uj-Szivácz in der Station Ó-Sztapár mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Uj-Vidék (Neusatz)—Zombor—Baja verbindende;
   g) eine von der Station Ó-Sztapár der Linie f) abzweigende und diese an einem geeigneten Punkte mit der Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány und weiterhin mit der Donau-Dampfschiffahrts-Station Apatin verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 30. April, Z. 25.457, dem k. und k. Kämmerer Alexander Bydeskuty, kgl. ungarischer Honvédmajor des Ruhestandes, für eine von der Station Csap der Linien Szerencz—Csap—Marmaros-Sziget und Nyiregyháza—Csap—Ungvár—Nagy-Berezna ausgehende und diese über Téglas, Szurte, Palágy-Komoróćz, Budaháza, Kis-Kabos, Nagy-Kabos, Veskócz, Feketemezö, Mogyoros, Vasan, Deregnyö, Szalók, Butka, Dubróka, Gatály, Berettö und die Gemarkung der Gemeinde Lozony in der Station Bánócz mit der Linie Sátoralja-Ujhely—Bánócz—Mezö-Laborcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft. (Bau der Linie zum Südbahnhofe über die Franz Josef-Brücke.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Municipal-Verwaltung den Bau der von der Boulevardlinie aus über die Franz Josef- (Zollamts-) Brücke mit Durchschneidung des II. Stadtbezirkes (Ofen-Taban-Christinenstadt) bis zum Südbahnhofe projectirten Linie beschlossen, welche von eminenter Bedeutung für die Entwicklung der am rechten Donauufer liegenden Bezirke ist, die bisher ohne Strassenbahnverbindung sind. Die für elektrischen Betrieb einzurichtende Linie, welche vom Südbahnhofe bis zur Endstation der Schwabenberg-Zahnradbahn fortgesetzt werden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11) und einen sehr lebhaften Verkehr verspricht, ist am rechten Donauufer vorläufig die Schlusslinie zwischen den grossen Betriebsnetzen der Gesellschaft, deren äusserster Endpunkt im Zugliget (Auwinkel) liegt.

Szamosthalbahn. (Vermehrung des Fahrparkes.) Die Direction der Szamosthalbahn hat mit Genehmigung des kgl. ungarischen Handelsministers die Vermehrung ihres Fahrparkes durch Anschaffung von Dreikuppler-Compound (Lastzugs)-Maschinen beschlossen und ausserdem die Vermehrung ihres sonstigen rollenden Materials in Aussicht genommen.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Fiume. (Ausführung.) Die ursprünglich vom Civilingenieur Baron Lazzarini erworbene Concession zum Baue und Betriebe einer mit Elektricität betriebenen Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Fiume und des Hafengebietes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139 ex 1896) wurde der Elektricitäts-Actiengesellschaft in Berlin in Gemeinschaft mit den Vereinigten Elektricitäts-Actiengesellschaften in Wien und Budapest übertragen, welche den Bau dieses Netzes noch im Laufe dieses Jahres ausführen werden.

Localbahn mit elektrischem Betriebe Szabadka (Maria Theresiopel)-Palics. (Eröffnung.) Der Bau der zwischen dem Weichbilde der Stadt Szabadka und dem Badeorte Palics in Ausführung begriffenen Localbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893) ist soweit vollendet, dass die Eröffnung des Betriebes im Laufe dieses Monates stattfinden wird. Hervorzuheben ist, dass diese Linie im Bereiche Ungarns die erste für elektrischen Betrieb eingerichtete Localbahn ist und nebst Personen und Eilgütern auch Frachten, letztere in beschränktem Ausmasse, befördern wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Die Kleinbahncommission des Kreises Fischhausen hat beschlossen, das Project der Firma Lenz & Co. in Stettin über den Bau der Kleinbahnen Königsberg-Rauschen-Neukuhren und Cumehnen-Fischhausen dem Kreistage zur Genehmigung vorzuschlagen. An Baukosten sollen für die Strecken von Königsberg bis Neukuhren, welche mit 40 km Länge angenommen worden ist, für 1 km 30.000 Mk., zusammen 1,200.000 Mk., und für die Strecke von Cumehnen nach Fischhausen, welche 16 km lang werden soll, für 1 km 20.000 Mk., zusammen 320.000 Mk., in Ganzen also 1,520.000 Mk., gerechnet werden. Der Kreis soll von den Baukosten ein Viertel = 380.000 Mk. tragen.

Der Kreistag des Kreises Gelnhausen hat die Erbauung einer normalspurigen Bahn von Wächtersbach nach Birstein beschlossen. Mit dem Bau soll die Firma Vering & Wächter in Berlin beauftragt werden.

Preussen. (Anderweitige Abgrenzung von Inspectionsbezirken.) Einer Bekanntmachung der kgl. Eisenbahndirection Berlin zufolge sind im Verwaltungsbezirke derselben am 1. April folgende Aenderungen in Kraft getreten: A) Bei den Betriebsinspectionen: Mit dem Sitze in Berlin, Fruchtstrasse 12/13 (am Ostbahn-Güterbahnhof), ist eine neue Betriebsinspection 16 errichtet, welcher die aus dem Bezirke der Betriebsinspection 4 Berlin, Fruchtstrasse 12/13, ausscheidenden Strecken Berlin Ostbahnhof) bis Strausberg und Fredersdorf bis Rüdersdorf zugetheilt worden sind. Ferner ist der Güterbahnhof Moabit mit der Schwellentränkungsanstalt und den zugehörigen Lagerplätzen aus dem Bezirke der Betriebsinspection 2 Berlin (Hamburger Bahnhof) ausgeschieden und in den Bezirk der Betriebsinspection 3 Berlin (Hamburger Bahnhof) übergegangen. B) Bei den Verkehrsinspectionen: Der Güterbahnhof Moabit ist von dem Bezirke der Verkehrsinspection 1 Berlin (Hamburger Bahnhof) abgetrennt und der Verkehrinspection 2 Berlin (Hamburger Bahnhof) zugetheilt. C) Bei den Maschinen- und Werkstätteninspectionen: Die Werkstätteninspection 3 Berlin (am Lehrter Bahnhof) ist aufgehoben und dafür eine neue Maschineninspection 5 Berlin errichtet, welche in den Geschäftsräumen der zur Aufhebung gekommenen Werkstätteninspection untergebracht ist. Gleichzeitig ist die Hauptwerkstätte am Lehrter Bahnhofe in eine Nebenwerkstätte umgewandelt und der neuen Maschineninspection 5 unterstellt. Der letzteren sind aus dem Bezirke der Maschineninspection 2 die Lehrter, Stettiner und Nordbahnstrecken des Directionsbezirkes zugetheilt. Ferner sind die Strecken Berlin (Ostbahnhof) bis Strausberg und Fredersdorf bis Rüdersdorf aus dem Geschäftsbereiche der Maschineninspection 1 Berlin (Hamburger Bahnhof) in denjenigen der Maschineninspection 2 Berlin (Hamburger Bahnhof) übergegangen.

Württemberg. (Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1895/96.) In der Zeitperiode vom 1. April 1895 bis 31. März 1896 betrugen die Be-

triebseinnahmen 43,485.020 Mk. (gegen 39,232.703 Mk. im Vorjahre), die Betriebsausgaben 27,209.787 (25,163.971) Mk., sodass sich ein Reinertrag von 16,275.233 (14,068.732) Mk. ergab; gegenüber dem Vorjahre hat sich am Schlusse des Jahres der Betriebsfonds um 198.429 Mk. vermehrt.

Im Vergleiche mit der im Hauptfinanzetat ausgewiesenen Summe von 14,240.840 Mk. ist der Reinertrag des Eisenbahnetats um 2,034.393 Mk. höher. Im Vergleiche mit den Ergebnissen des Vorjahres stellt sich im Jahre 1895/96 der Reinertrag um 2,206.501 Mk. höher.

Auf 1 km Betriebslänge kamen

	1895/96	1894/95
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre	8.385 Mk.	7.833 Mk.
Einnahmen aus dem Güterverkehre	15.274 „	13.673 „
Betriebsausgaben	14.886 „	13.785 „

Die Betriebsausgaben betrugen in Percenten der Betriebseinnahmen 60·26 (61·78) pCt.

Das Anlagecapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrage von 522,433.307 Mk. hat sich verzinst zu 3·23 (2·83) pCt.

Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld ergibt sich auf den 1. April 1895 der Betrag von 408,292.762 Mk., der Zinsenbedarf für diese Schuld im Jahre 1895/96 ist berechnet zu 16,744.630 Mk., an demselben werden durch die an die Staatshauptcasse abgelieferten Betriebsüberschüsse gedeckt 16,076.804 Mk., sodass sich ein Minderbetrag des Reinertrages der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem Zinsbedarf für die Eisenbahnschuld ergibt von 667.826 Mk.

Im Rechnungsjahre 1894/95 blieben von dem Zinsbedarf ungedeckt 2,379.573 Mk., 1893/94 1,752.906 Mk., 1892/93 3,051.040 Mark.

Das noch zu verzinsende Anlagecapital wurde zu 3·93 (3·53) pCt. verzinst.

— (Stand der Fahrbetriebsmittel am Schlusse des Rechnungsjahres 1895/96.) Der Stand an Locomotiven hat 455 (gegen 488 im Vorjahre) betragen; von denselben stammen aus den eigenen Werkstätten 131 Stück, in der Maschinenfabrik Esslingen wurden gebaut 306 Stück, von Krauss & Co. in München 8 Stück und von Cockerill in Seraing 10 Stück. Das durchschnittliche Alter der Locomotiven beträgt 14·80 Jahre, die älteste wurde vor 32 Jahren gebaut. Auf 10 km Betriebslänge entfallen am Jahresschlusse 2·65 Locomotiven. Von den vorhandenen 455 Locomotiven sind zur Abgabe von Dampf für Wagenheizung eingerichtet 454 Stück, mit der Westinghouse-Luftdruckbremse ausgestattet 295 Stück.

Personenwagen waren vorhanden 1174 (1139) mit 53.677 Sitzplätzen. Auf 10 km Betriebslänge kommen durchschnittlich 17·48 Stück Personenwagenachsen und 312 Sitzplätze. Mit der Westinghouse-Bremse waren versehen 1144 (1105), mit Dampfheizungseinrichtung 1113 (1066), mit Gasbeleuchtung 1082 (905) Personenwagen. Güter-, Pferde- und Viehwagen waren vorhanden 6532 (6528) Stück, auf 10 km Betriebslänge 80·01 Achsen. Hiezu kommen 261 Gepäckwagen und 88 Postwagen. Privaten gehören 16 Wagen. Die Gesammtzahl der Lastwagen betrug am Schlusse des Betriebsjahres 6897 (6877) Stück mit 14.619 Achsen.

Die Beschaffungskosten der am Schlusse des Rechnungsjahres 1895/96 vorhandenen eigenen Betriebsmittel betrugen für Locomotiven und Tender 20,005.735 Mk., für Personenwagen 10,338.155 Mk., für Lastwagen (ausschliesslich Postwagen) 23,640.448 Mk., zusammen 53,984.338 Mk. und durchschnittlich für eine Locomotive mit Tender 43.969 Mk., für einen Personenwagen 8806 Mk. und für einen Lastwagen 3480 Mk.

Die Zahl der beförderten Züge hat betragen 243.803 (229.794), deren durchschnittliche Stärke bei den Schnellzügen 21, bei den Personenzügen 18, bei den gemischten Zügen 20, bei den Güterzügen 61, bei den Arbeits- und Materialzügen 37 und bei sämmtlichen Zügen durchschnittlich 31 Achsen. In sämmtlichen Zügen wurden zurückgelegt an Tonnenkilometern auf den Vollspurbahnen 2.836,035.370 (2.652,229.403), auf den Schmalspurbahnen 6,815.378 (6,447.005). Die Kosten der Zugkraft berechnen sich bei den Vollspurbahnen zu 7,640.165 Mk., hievon kommen auf 1000 Nutzkilometer 580 (559) Mk., auf 1000 Wagenachskilometer 20·10 (19·03) Mk., bei den Schmalspurbahnen 41.026 Mk., hievon auf 1000 Nutzkilometer 395 (362) Mk., auf 1000 Wagenachskilometer 46·47 (38·38) Mk.

Die Kosten der für die Leistungen sämmtlicher Betriebsmittel verwendeten Materialien haben betragen auf den Vollspurbahnen 3,444.888 Mk., auf den Schmalspurbahnen 15.873 Mk., durchschnittlich auf 1000 Nutzkilometer Vollspurbahnen 261·35 Mark, Schmalspurbahnen 152·89 Mk., auf 1000 Wagenachskilometer Vollspurbahnen 9·06 Mk., Schmalspurbahnen 17·98 Mk.

Für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel durch die Werkstätten, soweit die Ausgabe der Verwaltung zur Last fällt, sind an Kosten erwachsen auf den Vollspurbahnen 3,609.878 Mk., aus den Schmalspurbahnen 18.975 Mk.

Italien. (Zahlung von Eisenbahn-Transportgebühren in Goldwährung.) Die Handelskammer in Mailand hat neuerdings die Frage der Zahlung von Eisenbahn-Transportgebühren in Goldwährung, welche die Eisenbahn-Verwaltung auf den ganzen internationalen Verkehr, sei es was einfache Fahrbillets, Rundreisebillets, Tour- und Retourbillets oder aber den Frachtentransport vom Ausland nach Italien oder von Italien nach dem Auslande anbetrifft, ausgedehnt wissen will, aufgeworfen und wünscht, dass sowohl für den Personen- als auch für den Frachtenverkehr die Differenz zwischen der Goldwährung und der italienischen Papierwährung für die italienischen Linien rückvergütet werde. Diese wichtige Frage, welche schon im Jahre 1894 dem Tarifrathe zur Prüfung hätte unterbreitet werden sollen, wurde nunmehr vom Minister für Ackerbau, Industrie und Handel in Berücksichtigung gezogen, und wird sich nunmehr der Tarifrath mit dieser Angelegenheit eingehend zu befassen haben.

— (Beschlüsse des Tarifrathes.) In einer seiner letzten Sitzungen hat der Tarifrath die beantragten Vorkehrungen zum Behufe der Hintanhaltung von Anhäufungen in den Stationen und zum Zwecke einer besseren Ausnützung des rollenden Materiales einer eingehenden Prüfung unterzogen und sowohl die Erniedrigung der Tarife in dem der Herbstepoche vorangehenden und nachfolgenden Monate, als auch die Erhöhung der Tarife für die Zeit der Herbstepoche selbst, als der verkehrsreichsten, nicht nur ungeeignet, sondern geradezu als schädlich erkannt. Hingegen wurde es als zweckmässig erachtet, in allen Stationen, welche einer Anhäufung von rollendem Materiale ausgesetzt sind, das englische System der obligatorischen Zustellung zum Domicil für alle Frachten in den gedachten Stationen einzuführen.

— (Simplon-Durchstich.) Wie der „Monitore delle Strade Ferrate“ der „Gazetta Ticinese“ entnimmt, ist die Direction der Jura-Simplon-Bahn mit den Municipien von Mailand und Genua wegen der von diesen Städten zu leistenden Subvention für den Simplon-Durchstich in Unterhandlung getreten.

— (Commission zur Leitung der maritimen Station in Venedig.) Dem „Monitore delle Strade Ferrate“ entnehmen wir, dass der Minister für öffentliche Arbeiten die Absicht hegt, wie in Genua auch in Venedig die Leitung der maritimen Station einer speciellen permanenten Commission zu übertragen.

— (Bau zweier Luxuswagen für die Ausstellung in Turin im Jahre 1898.) Die Firma Fratelli Diatto in Turin hat zu dem Zwecke, um zu dem Erfolge der Turiner internationalen Ausstellung beizutragen und auch um in Concurrenz zu treten, beim Ministerium für öffentliche Arbeiten um die Ermächtigung angesucht, zwei Luxuswagen anfertigen zu dürfen, und zwar einen kleinen Salonwagen und einen Wagen I. und II. Classe mit Seitengang und gesperrten Plattformen, welche zum Zugsdienste Berlin—Rom zugelassen werden sollen. Die zwei Wagen sollen auf Kosten des Staates hergestellt werden.

— (Ueber die Tunnelventilation System Saccardo.) Dem „Giornale dei Lavori Pubblici“ entnehmen wir, dass sich das System Saccardo der Tunnelventilation nicht nur in dem Tunnel von Pratolino der Linie Faenza—Florenz, sondern auch in dem Tunnel von Pracchia der Linie Florenz—Bologna ganz besonders bewährt hat. Nach wiederholten Versuchen und mit grösster Genauigkeit erfolgter Verzeichnung der Resultate wurde von einer gemischten Commission aus Vertretern der Adriatischen Eisenbahn und des kgl. General-Inspectorates eine ausführliche Relation erstattet, nach welcher der Apparat Saccardo als eine glückliche, praktische und ökonomische Lösung der Frage der Tunnelventilation mit mechanischen Mitteln hingestellt wird.

Frankreich. (Zubussen der Orléansbahn an Beamte mit starker Familie.) Der Verwaltungsrath der Orléansbahn hat nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ in seiner Sitzung vom 15. Jänner beschlossen, dass den Beamten mit starker Familie vom 1. Jänner ab Zubussen zu bewilligen sind. Beamten, deren Gehalt 1500 Frcs. und weniger beträgt, und die für mehr als 3 Personen folgender Anverwandter zu sorgen haben: 1. Kinder unter 15 Jahren; 2. kränkliche Kinder in beliebigem Alter; 3. Brüder, Schwestern, Neffen oder Nichten, Waisen väter- oder mütterlicherseits im Alter von weniger als 15 Jahren, wenn sie bei dem Beamten oder auf seine Kosten

leben; 4. Vater, Mutter, Schwiegervater oder Schwiegermutter des Beamten, wenn sie bei ihm und auf seine Kosten leben, erhalten eine monatliche Zubusse von 5 Frcs. für jede der oben bezeichneten Personen von der vierten einschliesslich an. Beamte, deren Gehalt 1500 bis höchstens 2100 Frcs. beträgt, erhalten unter denselben Bedingungen die gleiche Zubusse von 5 Francs monatlich für jede der bezeichneten Personen von der fünften einschliesslich an. Diese Bestimmungen sind anwendbar auf alle Beamten, Männer und Frauen, die ständig im Dienste der Gesellschaft stehen. Das feste Gehalt oder bei nicht angestellten Beamten das Tagegeld wird allein bei Anwendung dieser Bestimmungen berücksichtigt.

— (Besteuerung der Freifahrtscheine.) Die Abgeordnetenkammer hat in der Sitzung vom 12. Februar folgende in das Finanzgesetz aufzunehmende Massregel angenommen:

Die Verkehrskarten, Anweisungen und Erlaubnissscheine, die entweder unentgeltliche Fahrt oder eine einfache Ermässigung des Fahreises gewähren und von den Eisenbahngesellschaften ausser den im Bedingnisshefte und den genehmigten Tarifen vorgesehenen Fällen ausgegeben werden, unterliegen einer festen Stempelgebühr von 20, beziehungsweise 10 und 5 Cts. für die I., beziehungsweise II. und III. Classe, falls sie für eine einzelne directe Reise oder für die Hin- und Rückfahrt giltig sind; falls sie aber für einen bestimmten Zeitraum oder ständig giltig sind, so beträgt die Gebühr 1 Frcs., beziehungsweise 50 und 25 Cts.

Nach den Berechnungen des Haushaltsausschusses geben die Eisenbahngesellschaften jährlich 7,000.000 Freifahrtscheine oder Ermässigungsanweisungen aus, von denen 1,000.000 stempelfrei sind, da die Scheine aus Dienstrücksichten oder in Ausführung des Bedingnissheftes ausgegeben werden. Nimmt man eine durchschnittliche Gebühr von 10 Cts. an, so erhält man für 6,000.000 Scheine zur einfachen Reise 600.000 Frcs. und für 100.000 zeitweilige oder ständige Fahrscheine zum durchschnittlichen Satze von 50 Cts. eine Einnahme von 50.000 Frcs., also eine Gesammteinnahme von 650.000 Frcs.

Belgien. (Einführung neuer Personentarife auf den Staatsbahnen.) Durch Erlass des Ministers für Eisenbahnen, Post und Telegraphen vom 20. Jänner ist auf den Belgischen Staatsbahnen vom 1. Mai ab der Zuschlag für Schnellzüge aufgehoben und der Tarif für alle Züge auf folgende Preise festgesetzt: für einfache Fahrt im inneren und gemischten Dienst auf 9·45, bezw. 6·37875 und 3·78 Cts. für 1 km in den 3 Classen, im internationalen Dienste auf 9·45, bezw. 7·09 und 4·73 Cts., ferner für Hin- und Rückfahrt im inneren und gemischten Dienste auf 15·12, bezw. 10·206 und 6·048 Cts. und im internationalen Dienste auf 15·12, bezw. 11·344 und 7·568 Cts. Die Mindestgebühr beträgt für einfache Fahrt 0·50, 0·35, 0·20, bezw. 0·50, 0·40, 0·25 Frcs. für die 3 Classen und die beiden Verkehrsarten; ferner für Hin- und Rückfahrt 0·80, 0·55, 0·35, bezw. 0·80, 0·60, 0·40 Frcs. Die Gebühr wird nach oben abgerundet auf 10 Cts. für die I. und II. Classe auf Entfernungen über 20 km und auf 5 Cts. für geringere Entfernungen, sowie für die III. Classe auf jede Entfernung.

Abweichungen von dieser Regel finden für folgende Fälle statt:

Art. 1. Ermässigte Preise. Die Beförderungspreise für Kinder, Truppen, Bürgerwachen, Gesellschaftsreisen, Schülerausflüge, Wähler, Auswanderer, Gefangene, Arbeiter, die ausserhalb der Grenzen arbeiten, sowie in Vergnügungszügen sind diejenigen der einfachen Fahrkarten zum gewöhnlichen Satze, ermässigt um 50 pCt. und auf 10 oder 5 Cts., je nach der für die gewöhnlichen Sätze geltenden Regel, nach oben aufgerundet.

Rundreise-Fahrkarten. 1. Mit festen Strecken: Die Preise sind diejenigen der einfachen Fahrkarten zum gewöhnlichen Preise des inneren oder internationalen Dienstes, je nach dem Fall ermässigt um 20 pCt. und nach der für die gewöhnlichen Preise festgesetzten Regel aufgerundet. 2. Mit zusammenstellbaren Strecken: Die Preise sind diejenigen der einfachen Fahrkarten zum gewöhnlichen Preise des internationalen Dienstes, ermässigt um 20 pCt. und nach der festgesetzten Regel aufgerundet.

Gewöhnliche Zeitkarten (für bestimmte Strecken und für das ganze Netz, einschliesslich der vierzehntägigen). Die Preise sind diejenigen der jetzigen Tarifsätze, vermehrt um 10 pCt. für die I., um 5 pCt. für die II. und vermindert um 10 pCt. für die III. Classe; sie werden zutreffendenfalls auf volle Francs nach oben abgerundet.

Arbeiter-Zeitkarten. Die Preise sind diejenigen der gegenwärtigen Sätze, vermindert um 10 pCt. und zutreffendenfalls auf 5 Cts. nach oben abgerundet.

Der Art. 2 des Erlasses vom 20. Jänner ist inzwischen durch einen Ministerialerlass vom 25. Februar durch folgenden Art. 2 ersetzt worden:

1. Localzüge. Abgesehen von den für gewisse Züge zu regelnden Ausnahmen haben die Reisenden aller Art Zutritt zu den Localzügen.

2. Internationale oder Luxuszüge, von der Verwaltung zu bezeichnen. A) In diese Züge werden zugelassen: 1. ohne Zuschlagsgebühr die Reisenden, welche mit internationalen Fahrkarten zum gewöhnlichen Preise oder Kinderkarten versehen sind, die Inhaber von Cook-Fahrkarten oder von Rundreise-Fahrscheinen; 2. gegen eine feste Zuschlagsgebühr von 2 Frcs. für Entfernungen von 200 km oder weniger, und von 3 Frcs. für Entfernungen über 200 km: a) die Reisenden des inneren und gemischten Dienstes, die mit Fahrkarten zum gewöhnlichen Preise und mit gewöhnlichen oder Schüler-Zeitkarten versehen sind, b) Kinder und Militärs, die mit 50 pCt. Preisermässigung reisen, c) die Gesellschaftsreisen, die diesen gleichgestellten Personen- und die Schülerausflüge, sofern diese Veranstaltungen zuvor von der Verwaltung genehmigt sind. Die Zuschlagsgebühr ist vor der Abfahrt am Schalter der Station, wo der internationale Zug benützt wird, zahlbar. B) Ausgeschlossen von diesen Zügen sind folgende Reisenden, mögen sie mit Fahrkarten des inneren, des gemischten oder internationalen Dienstes versehen sein: Gesellschaftsreisen, die ihnen gleichgestellten Personen- und Schülerausflüge, sofern diese Veranstaltungen nicht zuvor von der Verwaltung genehmigt sind, ferner Wähler, Auswanderer, Gefangene und Arbeiter, die ausserhalb der Landesgrenzen arbeiten wollen, sowie die Inhaber von Arbeiter-Wochenkarten.

3. Luxuszüge der Gesellschaft für Schlafwagen und für die grossen europäischen Expresszüge. Alle mit Fahrkarten I. Classe versehenen Reisenden haben gegen Zahlung der von der Schlafwagengesellschaft geforderten Zuschläge zu diesen Zutritt.

Der Ministerialerlass vom 25. Februar bestimmt ausserdem folgendes:

Art. 2. Die Bedingungen und Preise für die Beförderung von Personen und Gepäck im inneren Dienste der Belgischen Staatsbahnen werden genehmigt, um am 1. Mai in Kraft zu treten.

Art. 3. Es werden aufgehoben: 1. der Königliche Erlass vom 12. December 1891 und vom 25. Jänner 1892; 2. die Ministerialerlässe vom 31. März, 22. Juni und 13. October 1892, vom 19. Mai, 9. Juni und 30. August 1893, vom 27. Jänner 1894, vom 2. December 1895, vom 3. März, 24. Juni, 26. August und 29. October 1896; 3. bezüglich der Beförderungsbedingungen und Preise des inneren Staatsbahndienstes der Königliche Erlass vom 18. August 1891 und die Ministerialerlässe vom 15. März und 11. Mai 1892.

Die Erwägungen, die zu dieser Neuerung geführt haben, lassen sich in folgender Weise zusammenfassen: A) Die Trennung in gewöhnliche und in Schnellzüge ruft ausserordentliche Verwickelungen hervor; sie erfordert im inneren Dienste 66 verschiedene Fahrkartensorten für Reisen zum gewöhnlichen Preise, abgesehen von den geschriebenen Fahrkarten. Die Aufsicht unterwegs ist schwierig, die Abrechnung langwierig und ermüdend. Durch die Gleichstellung der Züge werden die Fahrkahrtensorten auf 15 ermässigt. B) Die Reisenden verstehen nicht, warum sie für einen Schnellzug mehr bezahlen sollen, als für einen directen Zug, der an denselben Stationen anhält und ebenso schnell fährt. Die Nothwendigkeit, sich unterwegs oder für die Rückreise mit Zuschlagskarten zu versehen, ist jederzeit eine Ursache des Verdrusses gewesen. C) Zahlreiche Beschwerden sind deswegen seit langen Jahren erhoben worden; die Presse und die gesetzgebenden Kammern haben sich oft damit beschäftigt.

Die Grundlagen des Tarifes vom 1. Mai sind folgende; A) Reisende zu gewöhnlichen Preisen zahlen für den inneren und gemischten Dienst in III. Classe die gegenwärtige Gebühr der gewöhnlichen Züge, in II. Classe dieselbe Gebühr, erhöht um 12·5 pCt., in I. Classe dieselbe Gebühr, erhöht um 25 pCt., also die gegenwärtige Schnellzugsgebühr. Im internationalen Dienste kommt in allen Classen die jetzige Schnellzugsgebühr zur Erhebung. B) Für Reisende zu ermässigten Sätzen (Kinder, Truppen, Gesellschaftsreisen u. s. w.) tritt wie früher eine Ermässigung um 50 pCt. von dem Preise der einfachen Fahrkarten ein. C) Für Rundreisehefte ist die Ermässigung um 20 pCt. vom Preise der einfachen Fahrkarten wie bisher bewilligt. Für die Gruppen B) und C) erfahren die Preise also dieselben Aenderungen, wie für die obige Gruppe A). D. Die Schüler-Zeitkarten erfahren keine Aenderung; die gewöhnlichen Zeitkarten III. Classe

und alle Arbeiter-Zeitkarten sind um 10 pCt. ermässigt, dagegen sind die gewöhnlichen Zeitkarten I. und II. Classe um 10, bezw. 5 pCt. erhöht.

Die Erhöhung der Gebühren I. und II. Classe hat zum Zweck, den aus der Aufhebung der Schnellzugssätze erwachsenden Verlust zum Theil auszugleichen und diesen Ausgleich in vernünftigem Verhältnisse von den Reisenden zu verlangen, deren Vermögenslage die Tragung dieser erhöhten Ausgabe gestattet, und deren Beförderung gerade theurer zu stehen kommt. Die Aenderungen an den Zeitkartengebühren I. und II. Classe sind die Folge der Aenderungen, die an den Gebühren für Reisen zu gewöhnlichen Sätzen vorgenommen sind; für die III. Classe erschien es nothwendig, die Ortsveränderungen der zum Kleinbürgerstande und zur Arbeiterclasse gehörigen Personen noch mehr zu erleichtern.

Die Einführung einer Zuschlagsgebühr (2 oder 3 Frcs. ohne Rücksicht auf die Classe) für den Gebrauch von gewissen internationalen Luxuszügen für örtliche Reisen hat den Zweck, zu verhindern, dass die grossen internationalen Züge, deren Zusammensetzung zur Sicherung ihres regelmässigen Ganges beschränkt ist, durch Reisende, für welche sie nicht geschaffen sind, und die in anderen Zügen genügende Verkehrsmittel finden, überfüllt werden. Es erschien nicht nothwendig, eine Zuschlagsgebühr für die Benützung der von der Schlafwagengesellschaft eingerichteten Züge vorzusehen, vorausgesetzt, dass der von dieser erhobene Zuschlag hoch genug ist, um eine Ueberfüllung zu vermeiden.

Nach einem neuerdings ergangenen Ministerialerlass können künftig Reisende, die mit einer einfachen oder Rückfahrkarte nach irgend einer Zwischenstation versehen sind, ihre Reise über diese Station fortsetzen, ohne unterwegs eine neue Fahrkarte zu lösen. Sie haben nur den Schaffner zu benachrichtigen und am Endpunkt direct am Schalter eine Zuschlagskarte zu lösen.

Nach einem anderen Erlasse des Eisenbahnministers können künftig Arbeiter, die versuchsweise oder vorläufig eingestellt sind, unentgeltlich nach dem ihnen angewiesenen Posten befördert werden; die gleiche unentgeltliche Beförderung tritt ein, wenn sie wegen Aufhebung der Stelle oder wegen ärztlich festgestellter körperlicher Mängel in ihre Heimat entlassen werden. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Ertheilung von Eisenbahn-Concessionen an die Nationale Nebenbahngesellschaft.) Dieser Gesellschaft wurden ertheilt: Durch kgl. Erlass vom 12. Januar die Concession für die Verlängerung der Linie Brüssel—Sterrebeck bis Vossem; das Anlagecapital dieser Linie wird demnach von 800.000 auf 1,180.000 Frcs. erhöht; der Staat betheiligt sich an der Capitalerhöhung mit 105.000 Frcs., zahlbar in 20 Jahresbeträgen von je 3775 Frcs.;

durch kgl. Erlass vom 16. Februar die Concessionen: a) für die Linie Andenne—Eghezée und b) für die Linie Haecht—Aerschot—Tirlemont;

durch kgl. Erlass vom 11. März die Concession für die Linie Tervueren—Tirlemont; der Staat betheiligt sich am Anlagecapital mit 1,148.000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresbeträgen von je 40.180 Frcs.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 14. Mai eingetragen die Firma:

„Localbahn Neuhaus-Neubistritz“

böhmisch:

„Místní dráha Jindřichův Hradec-Nová Bystřice“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 18. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 17 ex 1895, der auf Grund der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. März 1897, Z. 8180, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 27. April 1897 errichtete Actiengesellschaft.
2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.
3. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer schmalspurigen Localbahn von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Iglau—Wessely über Heinrichsschlag, Rammerschlag und Tieberschlag nach Neubistritz.
4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorgenannte Localbahn, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.
5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 203.000 fl. festgesetzt und besteht aus 2030 Stück auf den Inhaber lautender Actien zu 100 fl. Die Actien sind untheilbar.
6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus mindestens fünf, höchstens aus sieben Mitgliedern. Das k. k. Eisenbahnministerium ist berechtigt, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. — Weiters hat der Landesausschuss des Königreiches Böhmen und der Bezirksausschuss Neubistritz, insolange dieselben durch den Besitz der sämmtlichen von ihnen gezeichneten Actien an dem Bahnunternehmen betheiligt sind, das Recht, je ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt. — Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Verwaltungsrathsmitglieder werden stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung berufen, in welch letzterer sohin die Neuwahl der Mitglieder vorzunehmen ist. Ebenso haben die in der constituirenden Generalversammlung gewählten Verwaltungsrathsmitglieder bis zum Schlusse der nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres abzuhaltenden ersten ordentlichen Generalversammlung zu fungiren. — Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, sofern etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch von den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus der Zahl der Actionäre zu besetzen. Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen. Von Seiten des Landesausschusses des Königreiches Böhmen wurde k. k. Hofrath Heinrich Ritter von Jarsch in Prag-Smichov zum Verwaltungsrathsmitglied ernannt. Vom Bezirksausschusse Neubistritz wurde Dr. Alois Wolf, k. k. Notar in Neubistritz, in den Verwaltungsrath entsendet. Bei der constituirenden Generalversammlung vom 27. April 1897 wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt: David Wurmfeld, öffentlicher Gesellschafter der Firma Jos. Wurmfeld & Söhne in Neubistritz; Franz Poetsch, Kaufmann in Neubistritz, und Alois Poetsch, Fabrikant in Neubistritz.
7. Die Firma wird collectiv in der Art gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Localbahn Neuhaus-Neubistritz oder Místní dráha Jindřichův Hradec-Nová Bystřice“ entweder a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.
8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. April wurde in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Moriz Ritter von Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Oberbergrathes Josef Schardinger die diesjährige (41.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 22 Actionäre anwesend, welche 5545 Actien mit 1109 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes hat das gesellschaftliche Unternehmen im Jahre 1896 sowohl beim Eisenbahnbetriebe, als auch beim Bergbaue im Voitsberg-Köflacher Reviere bessere Ergebnisse als im Vorjahre erzielt. Die Bruttoeinnahmen der Bahn sind gegen das Vorjahr um 81·337·25 fl. gestiegen und erreichen die Gesammtsumme von 1,712.068·69 fl. Im Personenverkehre ist zwar ein Rückgang von 4227 Personen zu verzeichnen, doch sind die Einnahmen aus diesem Verkehre um 2114·57 fl. gestiegen. Der Gütertransport ist um 386.185 q gestiegen, und haben sich die Einnahmen aus demselben dementsprechend um 79.243·37 fl. erhöht. Bei den Kohlenwerken im Köflacher Reviere hat sich der Absatz von 2761 q auf 3131 q gehoben und die Betriebsergebnisse haben sich um 21.961·40 fl. gebessert Der Betrieb der Werke im Wieser Reviere hat mit einem Verluste von 11.784·57 fl. (gegen einen Verlust von 8456·75 fl. im Vorjahre) abgeschlossen, obwohl sich der Absatz aus diesem Reviere von 1,436.685 q auf 1,510.790 q gehoben hat. Die Kalkwerke weisen einen Ertrag von 11.923·60 fl. (— 3450·60 fl.), die Glasfabrik einen Ertrag von 3734·99 fl. (+ 976·88 fl.) aus. Um die Leistungsfähigkeit der Wieser Werke zu erhöhen, wurden beträchtliche Neuinvestitionen vorgenommen, deren Kosten durch Verkauf der noch im Portefeuille der Gesell-

schaft befindlichen 568 Stück Actien gedeckt wurden, bei welchem Verkaufe ein — in der Bilanz ausgewiesener — Coursgewinn von 39.896 fl. erzielt wurde. Es wurde einstimmig beschlossen, von dem inclusive des Saldovortrages per 113.626 fl. sich auf 690.475 fl. belaufenden Reingewinne 20.120 fl. dem Reservefonds, 25.000 fl. der Reserve für neue Werksanlagen, 26.265 fl. als Tantième für den Verwaltungsrath und für die Direction zuzuweisen, eine Dividende von 6½ pCt., d. i. 13 fl. per Actie und 3 fl. per Genussschein, zur Auszahlung zu bringen, und 129.946 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Verwaltungsbericht wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt; ferner wurde beschlossen, den bei obgedachtem Actienverkaufe erzielten Coursgewinn per 39.896 fl. dem ordentlichen Reservefonds zuzuweisen. Das aus dem Verwaltungsrathe ausscheidende Mitglied Otto Wiedmann wurde — gleichwie der bisherige Revisionsausschuss — per acclamationem wiedergewählt.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 29. April fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerialrathes Dr. Theodor Haberer die diesjährige (40.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft statt. Anwesend waren 33 Actionäre, welche 23.505 Actien mit 1149 Stimmen vertraten. Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes setzten sich die Erträgnisse der Gesellschaft im Geschäftsjahre 1896 aus der Reinertragsgarantie für die österreichischen Linien per 2,200.000 fl., für die rumänischen Linien per 3,865.173·86 Frcs. = 1,546.069·54 fl. und aus diversen Einnahmen per 585.186·63 fl. zusammen, worunter auch die Dividenden für die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Titres der Bukowinaer Localbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Bełżec (Tomaszów) per 108.805, bezw. 112.250 fl. verrechnet wurden. Nach Abzug der erforderlichen Annuität für die Prioritätsobligationen I. und II. Emission, der Abschreibungen und sonstigen Auslagen der Gesellschaft, der 5 pCt. Zinsen für das Actiencapital und der Amortisationsquote verblieb ein verfügbarer Ueberschuss von 1,073.265·14 fl. Es wurde beschlossen, 3 fl. pro Actie als Superdividende (Gesammtdividende 6½ pCt.) zur Vertheilung zu bringen, dem Verwaltungsrathe eine Gesammtentlohnung von 62.243·69 fl., der Witwe nach dem verstorbenen Verwaltungsraths-Mitgliede Alexander R. v. Jasiński eine Ehrengabe von 5000 fl. auszubezahlen und 601.021·58 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Geschäftsbericht wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Lord Eustace Cecil, Thomas Graf Stadnicki und Emil Ritter von Torosiewicz wurden wieder- und an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Alexander R. v. Jasiński Josef Popowski neugewählt. Bei der nachfolgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten, Valerius Ritter zum Vicepräsidenten und die beiden ebengenannten, sowie Fürst Sergius Radziwill zu Mitgliedern des Executivcomité wiedergewählt. [E.-M.-Z. 6697/I.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Generalversammlung.) Am 12. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Hofrathes Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Ministerial-Vicesecretärs Dr. Victor Rudel die diesjährige (3.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz statt. Bei derselben waren 11 Actionäre erschienen, welche 1170 Actien mit 117 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1896 33.955 Personen (gegen 34.532 im Vorjahre) und 21.092 Tonnen Güter (gegen 19.892 im Vorjahre) befördert. Aus diesen Transporten resultirte eine Gesammt-Bruttoeinnahme von 48.567·54 fl. (gegen 51.642·05 fl.) und nach Abzug der an die Oesterr. Nordwestbahn zu zahlenden Betriebskostenvergütung von 20.398·37 fl. und anderer Auslagen eine Nettoeinnahme von 21.560·32 fl. (gegen 20.815·04 fl.). Nachdem zur Verzinsung und planmässigen Tilgung des Prioritätsanlehens ein Betrag von 35.936 fl. erforderlich war, zu dessen Bedeckung nur die obigen Nettoeinnahmen und Contocorrent-Zinsen per 789·25 fl. zur Verfügung standen, ergab sich ein Abgang von 13.586·43 fl. (gegen 13.429·02 fl.), welcher Betrag als Garantieerforderniss vom Staate in Anspruch genommen wurde. Hienach entfiel die Auszahlung eines Reingewinnes an die Actien. Der Bericht wurde einstimmig zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Dr. Johann Loštak, Dr. Arnold Beck, Philipp Bečvař und Friedrich Milner wurden wieder- und an Stelle des schon im Laufe des Verwaltungsjahres ausgeschiedenen Mitgliedes Dr. Carl Dostal Adolf Schebek in den Verwaltungsrath gewählt. Zu Revisoren wurden Stanislaus Ritter von Kozlowski und August Lichtner und als Ersatzmann Franz Dietz gewählt. In der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Hofrath Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim zum Präsidenten und Dr. Johann Loštak zum Vicepräsidenten gewählt. In das Executivcomité wurden Hofrath Ritter von Ostheim, Dr. Carl Spaček und Dr. Arnold Beck entsendet. [E.-M.-Z. 7337/I.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CVIII. Stückes.) Das am 4. Juni herausgegebene CVIII. Stück enthält unter

Nr. 3236: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 31. Mai 1897, Z. 80.620, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Böhm.-Kamnitz und Leština als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Nr. 3237: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 28. Mai 1897, Z. 46.701, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem Gerichtsbezirke Horodenka.

Nr. 3238: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 31. Mai 1897, Z. 10.176, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Tutova.

Nr. 3239: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 30. Mai 1897, Z. 9122, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich.

Nr. 3240: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 1. Juni 1897, Z. 8911/II, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus mehreren politischen Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des CIX. Stückes.) Das am 5. Juni herausgegebene CIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3241: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 3. Juni 1897, Z. 11.419, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien.

— (Inhalt des CX. Stückes.) Das am 8. Juni herausgegebene CX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3242: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 4. Juni 1897, Z. 6598, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus mehreren Bezirken Steiermarks.

— (Inhalt des CXI. Stückes.) Das am 9. Juni herausgegebene CXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3243: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 26. Mai 1897, Z. 69.942/I, betreffend die Sperre des Exposituraberreiches Velika-Kladuša, des Bezirkes Prjedor und eines Theiles des Bezirkes Bosn.-Novi gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des CXII. Stückes.) Das am 10. Juni herausgegebene CXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3244: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 9. Juni 1897, Z. 51.264, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren aus Galizien.

Nr. 3245: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. Juni 1897, Z. 86.329, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 3246: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. Juni 1897, Z. 86.330, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Niederösterreich.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. April eröffnete Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Hessler (3·62 km) der kgl. Eisenbahndirection Essen, welche nur dem Güterverkehr dient, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 4 a (Braunschweigische Landes-Eisenbahn), Nr. 16 (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn), Nr. 24 (kgl. Militär-Eisenbahn), Nr. 48 (Westphälische Landes-Eisenbahn) und Nr. 63 (Buschtěhrader Eisenbahn); ferner ist zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XV erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben:

1. das im November 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 4 a;
2. das im Jänner 1889 ausgegebene Verzeichniss Nr. 16;
3. das im Juni 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 24 nebst Nachträgen;
4. das im April 1891 ausgegebene Verzeichniss Nr. 48;
5. das im November 1890 ausgegebene Verzeichniss Nr. 63 nebst Nachträgen I—IV.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Güterverkehr von Deutschland und Luxemburg nach Zimony (Semlin) transito.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. November 1895 giltigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderung der besonderen Tarifbestimmungen, Ergänzungen der Nomenclatur des Artikeltarifes Nr. 1, Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen und Abänderung von Frachtsätzen, Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und den Stationen zu dem auf dem Titelblatte ersichtlichen Preise erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1897. [413]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Neue Fahrpreise für den Localverkehr mit den Stationen Steinschönau und Zwickau i. B.

Vom 1. Juli 1897 an gelangen für den Verkehr zwischen Steinschönau, sowie Zwickau i. B. einerseits und den übrigen Stationen und Personen-Haltestellen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn andererseits Personenzugskarten II. und III. Classe mit theilweise ermässigten Preisen zur Ausgabe.

Die Fahrpreise sind derart berechnet, dass an die bis B.-Kamnitz, bezw. bis Röhrsdorf (als Ausgangsstationen der beiden Localbahnen) bestehenden Fahrpreise für die Strecken B.-Kamnitz—Steinschönau und Röhrsdorf—Zwickau i. B. die Gebühren für die erste Zone angestossen wurden.

Prag, am 4. Juni 1897. [414]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Sommerfahrscheinhefte im Localverkehr.

Vom 1. Juli 1897 angefangen werden bei der Direction der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft (Abtheilung A 4) bis längstens 30. September 1897 giltige Fahrscheinhefte II. und III. Classe mit beliebig vielen, mindestens aber fünf gleichlautenden Fahrscheinen ausgegeben, deren jeder zur einmaligen Fahrt von Prag nach einer der nicht mehr als 177 Personen-Tarifkilometer von Prag entfernten Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn und zurück über Neratovic-Bakov, bezw. umgekehrt berechtigt.

Dieselben gelten vom 1. Juli bis 30. September des am Umschlagsblatt bezeichneten Jahres für alle fahrplanmässigen Personenzüge und Schnellzüge, und zwar:

a) bezüglich der Hinfahrt nur an Samstagen von 12 Uhr Mittags ab und an Sonntagen bis 3 Uhr Nachmittags.

   Jener Werktag, der öffentlichen Feiertagen vorangeht, wird Samstagen, und die Feiertage selbst den Sonntagen gleichgehalten;

b) bezüglich der Rückfahrt nur an diesen Sonn- und öffentlichen Feiertagen, bezw. an dem diesen Sonn- und Feiertagen erst folgenden Werktage bis 2 Uhr Nachmittags.

Sonach beträgt die Giltigkeitsdauer der einzelnen Fahrscheine mit obiger Beschränkung in maximo die Zeit von 12 Uhr Mittags des ersten Tages bis 2 Uhr Nachmittags des dritten Tages.

Nur wenn sich Sonn- und Feiertage unmittelbar an einander anreihen, wird die Giltigkeitsdauer um 24 Stunden verlängert.

Der Preis dieser Fahrscheinhefte wird je nach der Fahrscheinzahl mit 3 fl. für die II. Classe, 2 fl. für die III. Classe für je eine Doppeltour berechnet. Fahrtunterbrechungen sind nicht zulässig.

Prag, am 4. Juni 1897. [415]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft I.

Aufnahme der Stationen Palota-Ujpest und Nagy-Körös in die allgemeinen Classenguttarife.

Die Stationen Palota-Ujpest und Nagy-Körös werden mit Giltigkeit vom 15. Juni 1897 bis auf Widerruf in die allgemeinen Classenguttarife des obigen Verbandes, und zwar in die Tarife für die Eilgut-, Stückgut- und Wagenladungsclassen, weiters in die Specialtarife einbezogen.

Im Verkehre mit Palota-Ujpest gelangen die für die Budapester Bahnhöfe bestehenden Frachtsätze unverändert zur Anwendung; im Verkehre mit Nagy-Körös hingegen werden, insoweit nicht für einzelne deutsche Stationen directe Frachtsätze bereits bestehen, die für die Budapester Bahnhöfe bestehenden Frachtsätze unter Hinzurechnung folgender Anstossbeträge, und zwar

	Eilgut	Stückgutclasse		Wagenladungsclasse				Specialtarif			
		I	II	A^1	B	C^1	C^2	A^2	I	II	III
	Pfennige pro 100 Kilogramm										
Zu den Budapester Frachtsätzen zuzuschlagende Anstossfrachtsätze	188	104	75	46	46	70	70	46	46	31	23

berechnet.

Budapest, am 8. Juni 1897. [416]

Die General-Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Erhöhungen im Tarife für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck, Heft 1 und 2.

In Abänderung des § 10 der Tarifbestimmungen wird verlautbart, dass vom 1. August 1897 n. St. an rücksichtlich der Strecken der Warschau-Wiener Bahn bei Benützung der Schnellzüge eine Erhöhung der Fahrpreise eintritt, während die Preise bei Benützung der Courierzüge und der gewöhnlichen Personenzüge der genannten Bahn unverändert bleiben.

Diese Erhöhung besteht in folgenden, vorläufig durch Ausgabe von Zuschlagsfahrkarten auf der Warschau-Wiener Eisenbahn zur Erhebung kommenden Zuschlagsgebühren zu den für Personenzüge geltenden Fahrkarten, und zwar:

Für die Strecke	Erwachsene I.	Erwachsene II.	Erwachsene III.	Kinder I.	Kinder II.	Kinder III.
	Wagenclasse					
	Rubel					
Granica—Czenstochau	0·65	0·39	0·26	0·18	0·11	0·07
„ —Koluszki für den Verkehr mit Lodz	1·60	0·96	0·64	0·40	0·24	0·16
„ —Skierniewice	1·80	1·08	0·72	0·45	0·27	0·18
„ —Warschau und im Verkehre mit darüber hinaus gelegenen Stationen	2·15	1·29	0·86	0·55	0·33	0·22
und umgekehrt						

Wien, am 9. Juni 1897. [417]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages V zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und des Nachtrages V zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. Juli 1897 tritt der Nachtrag V zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Kilometerzeiger für die neu eröffnete Haltestelle Duino.

II. Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeigers und der Nachträge I bis IV hiezu.

Mit dem gleichen Tage gelangt auch der Nachtrag V zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der gesellschaftlichen Betriebs-Direction in Budapest, bei der commerciellen Direction in Wien (Südbahnhof, Administrationsgebäude), sowie durch die Stationen um den Preis von 30 Hellern pro Exemplar des Nachtrages V zum Kilometerzeiger, bezw. von 20 Hellern pro Exemplar des Nachtrages V zu den Stationstarifen zu beziehen.

Wien, am 10. Juni 1897. [418]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Tarifergänzung.) Mit sofortiger Giltigkeit wird der Ausnahmetarif 2 für Düngemittel etc. (Rohstofftarif) ergänzt, wie folgt:

In der 3. Zeile von oben ist hinter Rüben einzuschalten: „etc.“.

In dem Waarenverzeichniss unter I ist vor „auf nachbenannte Düngemittel“ zuzusetzen: „1.“ und nachzutragen:

„2 auf Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt (wegen Steinkohlen, Braunkohlen, Hochofencoaks, Briquetts u. s. w. siehe den Ausnahmetarif 6)“.

Unter II ist vor Eger die Station Aschaffenburg einzuschalten und im Artikelverzeichniss nachzutragen:

4. Brennstoffe des Specialtarifes III folgende:

a) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbriquetts, unverpackt. (Holzkohlenbriquetts, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen gehören zu den Gütern des Specialtarifes II);

b) Torf und Torfkohle, auch gepresst.

5. Holz, wie im Specialtarif III genannt.

Für die Frachtberechnung für Gascoaks gelten dieselben Bestimmungen wie für Rüben.

Die Ergänzung hat keine Giltigkeit im Verkehre mit der Mecklenburgischen Staatsbahn, der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Es kommt neu hinzu: Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaks, mit Ausnahme von Gascoaks (siehe diesen im Rohstofftarif), Steinkohlencoaksasche, sowie Steinkohlenbriquetts; Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlencoaks, wenn unverpackt (Grudecoaks), Braunkohlenbriquetts (auch Nasspresssteine).

Der Ausnahmetarif findet Anwendung im Verkehre von den Stationen Bantorf, Barsinghausen, Coppenbrügge, Egestorf, Hasperde, Ibbenbüren, Karlstädt, Kloster Wennigsen, Osterholz bei Stadthagen, Osterwald, Piesberg, Püsselbüren, Stadthagen, Weetzen und Wellendorf der Preussischen Staatsbahn nach den Stationen Aschaffenburg, Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels, Meiningen, Probstzella, Ritschenhausen der Bayerischen Staatsbahn, soweit directe Abfertigung stattfindet.

Die Frachtberechnung erfolgt nach Massgabe der im Kilometerzeiger des Verbandstarifes angegebenen Entfernungen und der im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) enthaltenen Frachtsätze.

Der Ausnahmetarif findet Anwendung auf Sendungen in

Wagenladungen unter Berechnung der Fracht für das verladene Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg auf jeden verwendeten Wagen.

Werden jedoch Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und darüber gestellt, so muss die Fracht mindestens für das Ladegewicht dieser Wagen bezahlt werden, es sei denn, dass die Berechnung für das wirkliche Gewicht nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht ergibt.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.) An Stelle des Nothstandstarifes für Düngemittel im inneren bayerischen Verkehre vom 1. August 1896 nebst den bezüglichen Ausschreiben in den Tarifanzeigern Nr. 32, Seite 259, vom Jahre 1896 und Nr. 1, Seite 14, vom Jahre 1897 tritt der „Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation, giltig ab 1. Mai 1897 bis mit 30. April 1902" für den inneren bayerischen Verkehr in Geltung.

Das Verzeichniss der Artikel ist durch Aufnahme von „Rübenerde" und „Abfällen von Horn, Abfällen von Klauen und Hufen" erweitert worden, und ist der Ausnahmetarif für die in demselben aufgeführten Artikel gleichmässig anwendbar, ob dieselben als Düngemittel oder als Rohmaterial der Kunstdüngerfabrikation Verwendung finden.

Für alle Artikel, ausnahmlich der unter Ausnahmetarif Nr. 6 c aufgeführten (Düngekalk, Düngegips etc.) wird die 20percentige Frachtermässigung gleich im Kartirungswege berechnet, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbriefe den Zusatz erhält: „Zur Verwendung als Düngemittel im Inlande" oder „Zur Kunstdüngerfabrikation".

Die Feststellung der thatsächlichen Richtigkeit dieser Angabe bleibt vorbehalten.

Fehlt dieser Zusatz im Frachtbriefe oder handelt es sich um Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 6 c, so wird die 20percentige Frachtermässigung nur im Wege der Rückvergütung gegen eine pflichtgemässe, bezw. eine amtliche Bestätigung der Verwendungsweise gewährt.

Der Frachtrückerstattungsantrag ist an eine Ausschlussfrist von drei Monaten gebunden.

Die bisherigen Sonderbestimmungen für Chilisalpeter und rohe Kalisalze sind entfallen.

Vorbehalten bleibt, während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifes das Waarenverzeichniss desselben einzuschränken oder zu erweitern und die Anwendungsbedingungen zu erschweren oder zu erleichtern.

Der Tarif kann von Interessenten durch das Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unentgeltlich bezogen werden.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Tariferhöhung.) Vom 15. Juni 1897 an werden die im Gütertarife (Heft 1) enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Haselünne der Meppen-Haselünner Eisenbahn in der Eilgutclasse um 0·20 Mk., in der allgemeinen Stückgutclasse um 0·10 Mk. und im Specialtarife für bestimmte Stückgüter um 0·12 Mk. für 100 kg erhöht.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Nachtrag VI.) Am 1. Mai 1897 ist der Nachtrag VI zum Magdeburg - Halle - Sächsischen Verbands-Gütertarife in Kraft getreten.

Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehende Nachtrag enthält im Wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Wünsdorf des Directionsbezirkes Halle und Kohlmühle der Sächsischen Staatsbahnen, sowie abgeänderte Entfernungen für die Station Osterwiek der Osterwiek-Wasserlebener Eisenbahn.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Tarifirung von frischem Obst etc.) Für frisches Obst (Kern- und Steinobst), auch frische Nüsse und Maronen kommen bis auf Widerruf in der Zeit vom 15. Mai bis 31. December jeden Jahres bei Aufgabe in Ladungen von 5000 kg die Frachtsätze des Specialtarifes A 2 und für Ladungen von 10.000 kg die Frachtsätze des Specialtarifes I zur Erhebung.

Frische Aepfel, Birnen, Pflaumen, Zwetschken und Nüsse in Ladungen von 10.000 kg mit der Bestimmung zur Ausfuhr über die belgischen Seehäfen und Terneuzen werden innerhalb der erwähnten Zeit zu den directen Sätzen des Ausnahmetarifes 2 abgefertigt.

Für neue, leere Obstkörbe, welche in gefülltem Zustande nach der Absendestation zurückgehen, werden im Reclamationswege folgende Frachtermässigungen gewährt:

Bei Aufgabe als Eilgut wird die einfache Eilgutfracht ohne Sperrigkeitszuschlag, dagegen bei Aufgabe als gewöhnliches Frachtgut die Fracht wie für gebrauchte Emballagen berechnet.

Bei der Absendung der leeren Körbe wird die volle tarifmässige Fracht erhoben; die Rückerstattung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der betreffenden Versandtstation bestätigt sein muss, dass die Körbe in gefülltem Zustande auf der Eisenbahn zurückbefördert worden sind.

Dieser Nachweis ist längstens innerhalb eines Jahres von der Auflieferung der neuen Körbe ab zu erbringen.

Die früher in diesem Betreff erlassenen Verfügungen werden hiemit aufgehoben.

Niederländisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Tarifirung von frischem Obst etc.) Für frisches Obst (Kern- und Steinobst), auch frische Nüsse und Maronen kommen bis auf Widerruf in der Zeit vom 15. Mai bis 31. December jeden Jahres bei Aufgabe in Ladungen von 5000 kg die Frachtsätze des Specialtarifes A 2 und für Ladungen von 10.000 kg die Frachtsätze des Specialtarifes I zur Erhebung.

Soweit für gewisse Stationen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 billiger sind, werden frische Aepfel, Birnen, Pflaumen, Zwetschken und Nüsse in Ladungen von 10.000 kg mit der Bestimmung zur Ausfuhr über die niederländischen Seehäfen innerhalb der erwähnten Zeit zu den Sätzen des Ausnahmetarifes 2 abgefertigt.

Für neue, leere Obstkörbe, welche in gefülltem Zustande nach der Absendestation zurückgehen, werden im Reclamationswege folgende Frachtermässigungen gewährt:

Bei Aufgabe als Eilgut wird die einfache Eilgutfracht ohne Sperrigkeitszuschlag, dagegen bei Aufgabe als gewöhnliches Frachtgut die Fracht wie für gebrauchte Emballagen berechnet.

Bei der Absendung der leeren Körbe wird die volle tarifmässige Fracht erhoben; die Rückerstattung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der betreffenden Versandtstation bestätigt sein muss, dass die Körbe in gefülltem Zustande auf der Eisenbahn zurückbefördert worden sind.

Dieser Nachweis ist längstens innerhalb eines Jahres von der Auflieferung der neuen Körbe ab zu erbringen.

Die früher in diesem Betreff erlassenen Verfügungen werden hiemit aufgehoben.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif. (Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli treten an Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 19 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie im Specialtarif I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes genannt — Seite 40 des Nachtrages V — die folgenden neuen:

Von und nach	Lindau		
	a) Stückgut	b) 5000 kg	c) 10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
1. Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau:			
Breslau Freib. u. Märk. Bhf.	6·32	.	.
Breslau O. S. Bhf.	6·36	.	.
Breslau Oderthorbhf. . . .	6·38	.	.
Charlottenbrunn	5·68	4·25	.
Wüste-Giersdorf	5·70	4·27	.
2. Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Posen:			
Posen	7·10	4·88	.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. December 1895. (Nachtrag I.) Am 1. Juni erschien der Nachtrag I, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Artikelverzeichnisses und der Frachtsätze des Haupttarifes enthält.

Derselbe wird unentgeltlich abgegeben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Heller	Heller	Heller			
1174	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Pottendorf-Landegg	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 8000 metrischen Tonnen (à 1000 kg),** von welchen mindestens 2000 metrische Tonnen (à 1000 kg) nach Lajta-Ujfalu befördert worden sein müssen. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1897 bis Ende Juni 1898	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterr.-Ungarischen Kohlenverkehr (via Sillein—Pressburg, via Lundenburg—Marchegg, bezw. via Lundenburg—Wien) vom 1. August 1894, resp. Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. April 1896	112	104·6	7·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die derzeitigen tarifmässigen Frachtsätze, auf welche sich dasselbe bezieht, eine Erhöhung erfahren, welche auf eine Tarifänderung der am Transporte mitbetheiligten Bahnverwaltungen zurückzuführen ist, ohne dass zugleich die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so erfahren selbstverständlich die bewilligten Frachtnachlässe keine Aenderung. Sollten dagegen die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so werden auch die bewilligten Frachtnachlässe in demselben Masse erhöht oder erniedrigt, in welchem diese Gebührenantheile erhöht oder erniedrigt werden
					Vulka-Pórdany				138	122	16			
					Nagy-Czenk				142	134·6	7·4			
					Bükk				143	135·6	7·4			
					Lajta-Ujfalu				123	115·6	7·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1175	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Oberschlesische Kohle und Coaks	Mittelwalde transit via Wildenschwert	Heřmanměstec	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Schnittfrachtsatz für Heřmanměstec der Gruppe B 4 des Ausnahmetarifes für Steinkohlen etc. von Stationen des E.-D.-B. Kattowitz nach Stationen der Oe.N.W.B. etc., giltig vom 1. Jänner 1892, bezw. Nachtrag III hiezu	47·7 kr.	40·1 kr.	7·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1898 vorzulegen sind und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	
1176	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mauerziegel	Nagy-Szombat	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 3	Heller 51	39	12	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Wien (Abzweigung bei der Stadlauer Brücke) transit				Besteht kein directer Satz	39	–			
					Stadlau				47	37·8	9 2			
					Floridsdorf				47	37·8	9·2			
1177	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter des Specialtarifes II	Lettovic oder vice versa	Saarau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	Besteht kein directer Satz	119 Pfennig		Im Kartirungswege		
1178	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Milch bei Aufgabe als Eilgut	Poysdorf	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Anhang zu den Localtarifen der St.E.G.	67 kr.	63 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Pfennig				
1179	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandtarifes	Jičin (B.C.B. und Oe.N.W.B.)	Borna	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandtarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 15. Juni 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Theil II, Heft 1 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandtarifes	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	133		Im Kartirungswege		
					Borsdorf					127				
					Colditz					125				
					Döbeln					115				
					Frohburg					131				
					Groitzsch					137				
					Lausigk					132				
					Meissen					99				
					Naunhof					128				
					Oschatz					114				
					Rochlitz					125				
					Wurzen					123				
					Leipzig (Bayer. Bhf.)			Theil II, Heft 2 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandtarifes		132				
					Leipzig (Berl. Bhf.)					130				
					Leipzig (Dresd. Bhf.)					130				
					Leipzig (Eilenb. Bhf.)					132				
					Leipzig-Eutritzsch					130				
					Leipzig-Stötteritz					132				
				und vice versa										
1180	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Pos. Z—8 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I	Opočno	Prag (St.E.G.) Hrabovka transit	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	74·0 kr.	50·0 kr.	24·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1898	
					Prag (St.E.G.)			Localtarif	72·6 kr.	50·0 kr.	22·6 kr.	Im Kartirungswege		
1181	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Ziegel der Position Z—1 laut Tarif-Theil I,	Časlau	Humpoletz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	26·5 kr.		Im Kartirungswege		
1182	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Mauer- und Dachziegel	Předměřitz	Bad Schlag	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	24·0 kr.		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1183	Oesterr. Nordwestbahn		Klinkersteine	S c h a t t a u	Wien Oe.N.W.B. transit	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	L o c a l t a r i f	25·9 kr.	18·0 kr.	7·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen der Stadtmagistrat in L a i b a c h als Empfänger bezeichnet erscheinen muss, bis längstens Ende März 1898	Die Transporte müssen mit directen Frachtbriefen nach Laibach aufgegeben und zum Wiederaufbau von durch das Erdbeben im Jahre 1895 zerstörten Gebäuden bestimmt sein
1184	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Nadwórna	Standing	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	194 Heller		Im Kartirungswege		
1185	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zündhölzchen	Barzdorf	Jaroslau	Aufgabe als Frachtgut a) für Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief; b) für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Verbandstarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 589 b) 439		Im Kartirungswege		
					Przemyśl					a) 637 b) 474				
					Rzeszów					a) 529 b) 392				
1186	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	H o p f e n	Brody (Bhf.) transit	Prag	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica transit bestehenden, das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Heller 550	Heller 345	Heller 205	Im Kartirungswege		*) Für Sendungen nach Bayern und Süddeutschland
					Wien Nordbhf.				482	313	169			
					Furth i. W. *)				700	428	272			
					Eger *)				651	428	223			
					Gross-Priesen (für Auscha)				—	385	—			
					Saaz				608	384	224			
				Podwoloczyska (Bhf.) transit	Wien Nordbhf.				522	349	173			
				Granica transit	Eger *)				394	271	123			
					Furth i. W. *)				423	271	152			
					Wien Nordbhf.				257	157	100			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1187	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	1. Wein bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg in Kisten, 2. „ „ „ „ „ 5000 „ „ Fässern, 3. „ „ 5000 kg „ von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg } für den Frachtbrief und Wagen; 4. Wein bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen; 5. leer zurückgehende Fässer in jedem Gewichte; Wein und leere Fässer	den in den Tarif-Theil V, 1. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. April 1890 einbezogenen österreichischen Stationen		Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles V, 1. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. April 1890	Vom 15. Juni 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarif-Theil V, 1. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. April 1890, einschliesslich des I. Nachtrages vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: Schnittsätze, Schnitt-Tarif-Tabelle Abtheilung B *) Seite: 24, 44 des Tarifes, Centimes ad 1 / 2 / 3 / 4 / 5		Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle Abtheilung A) sind aus dem nebenstehend bezeichneten Tarife zu entnehmen
					Küsnacht					193 / 157 / 150 / 138 / 79				
					Männedorf					170 / 141 / 135 / 125 / 71				
					Stäfa					165 / 137 / 131 / 122 / 69				
					Uetikon					170 / 142 / 136 / 126 / 71				
					Zürich-Tiefenbrunnen					200 / 163 / 155 / 143 / 82				
				und umgekehrt										
1188	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkasche	Vácz	Oderberg transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	170 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
57	Nr. 63 vom 1. Juni 1897	1124	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Ungar. Staatsbahnen Kaschau-Oderberger Bahn	Cement (hydraulischer Kalk)	Lédecz	Czernowitz, Czortków, Gródek, Hadikfalva, Jaroslau, Krakau, Lemberg, Lubaczów, Medyka, Posada-Chyrowska, Przemyśl, Rawa ruska, Sanok, Stanislau, Stryj, Tarnopol, Zurawica	In der Rubrik 5 fehlt in der Colonne „von" der Stationsname „Lédecz"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. **Wien, 15. Juni 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Schleppbahn Wama—Rus. Moldawitza für den allgemeinen öffentlichen Verkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 wurde die Schleppbahn Wama—Rus. Moldawitza der Bukowinaer Localbahnen mit der Station Rus. Moldawitza, den Haltestellen Deja, Dragosza, Freudenthal, Frumosa und Watra-Moldawitza dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Ueberdies wurde mit diesem Tage die Ladestelle Rus. Moldawitza-Säge für Zwecke des Sägewerkes Rus. Moldawitza activirt.

Die Station Rus. Moldawitza ist für den Personen-, beschränkten Gepäcks- und Güterverkehr, die Haltestellen Deja, Dragosza und Watra-Moldawitza sind für den Personen-, beschränkten Gepäcksverkehr und Aufgabe von Wagenladungsgütern, die Haltestellen Freudenthal und Frumosa für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, endlich die Ladestelle Rus. Moldawitza-Säge für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.

Die Auf- und Abgabe von Eilgut ist ausgeschlossen.

Stanislau, im Mai 1897. **Die k. k. Staatsbahn-Direction.**

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Rücksichtlich der Verpflichtung zur Concurrenz für die Herstellung von Eisenbahn-Zufahrtsstrassen ist vor Allem zweifellos festzustellen, in wessen Interesse der betreffende Eisenbahn-Stationsplatz errichtet wurde.

Der Istrianer Strassenausschuss hat mit der Entscheidung vom 30. August 1894, Z. 5138, die Herstellung der Zufahrtsstrasse zu der Eisenbahnstation Villa di Rovigno der Istrianer Staatsbahn durch die im § 1 des Landesgesetzes vom 8. November 1871, L.-G.-Bl. Nr. 14, für das Küstenland vorgeschriebene Concurrenz des Landes und des Gerichtsbezirkes Rovigno als nothwendig erkannt, den hiezu erforderlichen Betrag dem Strassencomité des genannten Bezirkes zur Verfügung gestellt und demselben die Leitung der bezüglichen Arbeiten und die Verwaltung des Concurrenzfonds mit dem Auftrage überlassen, durch Einstellung des auf drei Jahre zu vertheilenden Concurrenzbeitrages in den jeweiligen Jahresvoranschlag für die Bedeckung des auf den Gerichtsbezirk Rovigno entfallenden Erfordernisses vorzusorgen.

Das Strassencomité erhob gegen diese Entscheidung Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe, indem es die Concurrenzpflicht des Gerichtsbezirkes Rovigno aus dem Grunde bestritt, dass in Villa di Rovigno nicht eine Eisenbahnstation, sondern eine Haltestelle besteht, welche nur im Interesse der Ortschaft Villa errichtet wurde, an der sonach der Gerichtsbezirk Rovigno als solcher nicht betheiligt erscheint.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876, auf, mit folgender Begründung:

Nach dem Gesetze vom 18. November 1871 hat die im § 1 festgestellte Concurrenz jedenfalls dann nicht platz, wenn bezüglich der Einrichtung eines concreten Stationsplatzes die Voraussetzungen des § 5 zutreffen. — In Consequenz dieser citirten gesetzlichen Bestimmungen hat demnach der Landesausschuss in jedem einzelnen Con-

currenzfalle festzustellen, ob die Herstellung einer Station aus allgemeinen öffentlichen Verkehrsrücksichten, oder aber lediglich im Interesse Einzelner erfolgt ist.

Nun haben im concreten Falle die Administrativacten und noch mehr die von der beschwerdeführenden Partei in der öffentlichen mündlichen Verhandlung producirten Belege den Nachweis geliefert, dass der Landesausschuss bei Schöpfung des angeführten Erkenntnisses nicht nur keinerlei Erhebungen gepflogen hat, sondern von Voraussetzungen ausgegangen ist, welche mit den Thatsachen im Widerspruche stehen, indem die Haltestelle erwiesenermassen erst in einer späteren Zeit errichtet wurde, während der Landesausschuss deren Errichtung in die Zeit vor der Eröffnung der Istrianer Bahn verlegt. — Es erscheint nun nicht ausgeschlossen, dass die Errichtung der Station thatsächlich nur in Einzelinteressen Anlass und Grund hat, unter welcher Voraussetzung die Anwendung der Concurrenznorm des § 1 des citirten Eisenbahn-Zufahrtsstrassengesetzes auf den vorliegenden Fall gesetzlich nicht zulässig wäre.

[Erkenntniss vom 6. December 1895, Z. 5677; cf. Sammlung Budwiński, Band XIX, pag. 1343.]

Aus den Entscheidungen des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen.

Der im Tarif (Theil I), Zusatzbestimmung XVII 2 a zu § 51, 1, Betriebsreglement ausgesprochene Grundsatz, dass Frachterstattungsansprüche unberücksichtigt bleiben, wenn nachträglich Tarifcombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, welche für die in Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind, gilt auch für den Fall, wenn für die betreffende Relation wohl eine Instradirungsvorschrift, jedoch kein directer Frachtsatz besteht, nachdem die in dieser Zusatzbestimmung von den Bahnen gemachten Zugeständnisse einer freiwilligen Erweiterung ihrer aus § 51, 1, Betriebsreglement sich ergebenden Verpflichtung gleichkommen.

Unter transportberechtigten Routen sind nicht alle in den Cartellvereinbarungen berücksichtigten, sondern nur die in den Instradirungsvorschriften vereinbarten Routen zu verstehen.

(Entscheidung vom 23. Jänner 1897, Z. 70.473.)

Am 12. September 1895 gelangte eine Sendung Valonea im Gewichte von 12.469 kg in der Relation Triest-Müglitz zur Versendung, für welche mangels eines directen Frachtsatzes die Fracht von Triest bis Olmütz K.F.N.B. via Wien-Prerau und von Olmütz nach Müglitz getrennt berechnet wurde. Das Gut wurde bezogen und die derart berechnete Fracht bezahlt. Nachträglich erhob der Empfänger bei der Bahn den Anspruch auf Anwendung der Frachtsätze Triest—Böhm.-Trübau und Böhm.-Trübau—Müglitz, wodurch sich eine Erstattung von fl. 20.79 ergeben hätte.

Dieses Begehren wurde von der Bahn abgelehnt, weil in der Relation Triest-Müglitz die thatsächlich befahrene Route allein transportberechtigt sei. Hierauf überreichte die Partei bei dem Wiener Bagatellgerichte in Handelssachen die Klage, wurde jedoch mit folgender Motivirung abgewiesen:

Die geklagte Bahn beruft sich darauf, dass nach Tarif (Theil I) Zusatzbestimmung XVII 2a zu § 51, 1, des Betriebs-Reglements dem Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Bahn gewählten Abfertigung nicht stattgegeben werde, wenn nachträglich Tarifcombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, welche für die in Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind. Im vorliegenden Falle sei die Route Triest—Böhm.-Trübau—Müglitz nicht transportberechtigt, weshalb das Klagebegehren ungerechtfertigt sei. Da aus dem Betriebsreglement oder sonstigen Vorschriften eine Erklärung der Bedeutung „transportberechtigt" nicht zu entnehmen ist, wurden hierüber Sachverständige vernommen, von denen einer wohl die allgemeinen Bedingungen, unter welchen die Bahnen in die Tarifcombination aufgenommen werden, anführte, jedoch nicht angab, welche Routen thatsächlich als transportberechtigt zu betrachten sind. Der andere Sachverständige hat dargethan, dass die Transportberechtigung auf der Vereinbarung der in Betracht kommenden Bahnen beruht.

Eine solche Vereinbarung über die Transportberechtigung kommt in der Regel bei directen Tarifen, aber auch dann, wenn zwischen verschiedenen Bahnen kein directer Tarif vereinbart ist, zu Stande. Es wird aber auch die Transportberechtigung — dies aber höchst selten — für bestimmte Strecken auf einer und derselben Bahn für Transporte, wo andere Bahnen gar nicht in Betracht kommen, bestimmt. Im vorliegenden Falle besteht von Triest nach Müglitz für das hier in Frage kommende Gut kein directer Tarif. Nichtsdestoweniger sind, wie aus der Instradirungsvorschrift hervorgeht, auch für die Relation Triest-Müglitz von den Bahnen die in der Instradirungsvorschrift enthaltenen Routen vereinbart. Nach dieser Instradirungsvorschrift, welche veröffentlicht ist, werden Frachtgüter von Triest nach Müglitz nur über Olmütz expedirt.

Aus dieser Darlegung des Sachverständigen geht also hervor, dass die von dem Kläger beanspruchte Route in der That nicht transportberechtigt ist. Die hier fragliche Fracht wurde mit einem Frachtbrief ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift aufgegeben, und der Kläger begehrt nun die Anwendung einer anderen als der von der Bahn gewählten Route.

Die Bahn aber ist nach § 51, 1, des Betriebsreglements für den gewählten Weg nur dann verantwortlich, wenn ihr ein grobes Verschulden zur Last fällt. Sie ist also nicht verpflichtet, der Partei das herauszugeben, was bei der Wahl einer anderen Route an Fracht weniger bezahlt worden wäre, wenn ihr nicht ein grobes Verschulden zur Last fällt. Dass ein solches Verschulden hier vorliegt, wurde nicht behauptet und ist auch nicht vorhanden. Der Kläger kann daher auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements im vorliegenden Falle nichts ansprechen, er könnte dies nur mit Rücksicht auf die in der Zusatzbestimmung XVII Z. 2 zu § 51, 1 des Betriebsreglements von den Bahnen gemachten Zugeständnisse, insofern die dort gestellte Bedingungen zutreffen. Da dies aber hier nicht der Fall ist, so war das Klagebegehren ungerechtfertigt und abzuweisen und der Kläger auch in die gemäss § 74 B.-V. bestimmten Gerichtskosten zu verurtheilen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Winterberg-Wallern. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des Detailprojectes der Localbahn Winterberg-Wallern sammt einer von der Station Eleonorenhein abzweigenden Schleppbahn in die Glasfabrik die politische Be-

gehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken zu ertheilen, dass derselbe erst nach Ertheilung der Concession in Kraft tritt. [E.-M.-Z. 2674/I.]

Localbahn Sedlitz-Tschiskowitz. (Fortsetzungsstrecke Sedlitz—Obernitz: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 27. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des im Wege des böhmischen Landesausschusses vorgelegten Detailprojectes der Fortsetzungsstrecke Sedlitz—Obernitz der Localbahn Sedlitz-Tschiskowitz die Trassenrevision, Stationscommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung bezüglich der bezeichneten Strecke vorzunehmen. Die eigentliche Anschlussstrecke im Gebiete der zu erweiternden Station Obernitz bleibt einer besonderen Amtshandlung vorbehalten. [E.-M.-Z. 4583/I.]

Projectirte Localbahn Sattledt-Grünau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Mai die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von der Welser Localbahn-Gesellschaft vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Sattledt der Localbahn Wels-Unterrohr nach Grünau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 6268 I.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen Zubau an das Aufnahmsgebäude in der Station Znaim.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project über den in der Station Znaim herzustellenden Zubau an das Aufnahmsgebäude für Postzwecke der Prüfung der Hochbauobjectspläne vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7062/IV.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes über verschiedene Bahnstrecken.) Als ständiger Commissär für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes über

1. die auf preussischem Staatsgebiete gelegene, den Pfälzischen Eisenbahnen gehörende Strecke Münster a. St.—Landesgrenze,
2. die auf preussischem Staatsgebiete gelegenen Theilstrecken der ebenfalls den Pfälzischen Eisenbahnen gehörenden Strecke Lauterecken—Staudernheim

ist an Stelle des Präsidenten der kgl. Eisenbahn-Direction in St. Johann-Saarbrücken vom 1. April ab der Präsident der kgl. Preussischen und grossherzogl. Hessischen Eisenbahn-Direction in Mainz bestellt worden.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. in Stettin plant den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn von Lindenwald nach Bachwitz zum Anschlusse an die Kleinbahnlinie Trzementowo—Wierzchucin der Kleinbahnen des Landkreises Bromberg.

Von der Stadt Rheidt wird in Fortsetzung der M.-Gladbach—Rheidter Strassenbahnen die Herstellung einer vollspurigen, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn von Rheidt über Odenkirchen nach Wickrath für Personen- und Stückgutverkehr geplant.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft beabsichtigt, Kleinbahnen herzustellen

a) von Gudensberg über Naumburg nach Wolfhagen;
b) von Cassel über Nieder- und Oberzwehren, Altenbauna, Besse und Gudensberg nach Wabern.

Die Firma Vering & Waechter in Berlin plant den Bau einer mit Locomotiven zu betreibenden Kleinbahn von Köln-Deutz nach Beuel.

Die geplante Kleinbahn von Bevensen über Hohenzethen nach Lüchow soll die Gegend zwischen den Bahnlinien Lüneburg—Dannenberg und Uelzen—Salzwedel dem Verkehre aufschliessen. Die Baukosten sind vom Landesdirectorium auf rund 24.000 Mk. für das Kilometer und die Gesammtkosten auf 1,160.000 Mk. veranschlagt. Der Kreistag des Kreises Dannenberg beschloss, für den Fall der Uebernahme gleicher Verpflichtungen Seitens der Kreise Lückow und Uelzen, für den den Kreis Dannenberg berührenden Theil der Kleinbahn (ein Zehntel der ganzen Strecke) die Verpflichtung zu übernehmen, zu dem in den ersten fünf Jahren entstehenden Fehlbetrage, welcher nach der Veranschlagung des Landesdirectoriums für die ganze Strecke der fraglichen Kleinbahn auf 15.000 Mk. angenommen ist, bis zu 1500 Mk. jährlich aus Kreismitteln zuzuschiessen. Als Unternehmer tritt der Kreis bei diesem Bahnbau nicht auf, auch übernimmt derselbe keine Garantie.

Bayern. (Umfang und Eintheilung der Staatseisenbahnen.) Der Uebersicht des Umfanges der Bayerischen Staatsbahnen und der den 10 Oberbahnämtern zugetheilten Eisenbahnlinien entnimmt die „Z. d. V. d. E.-V.“ Folgendes:

Die Streckenlänge der Bayerischen Staatsbahnen beträgt 5307·820 km. Es entfallen hievon auf Hauptbahnen 3911·276 km, auf Nebenbahnen 1396·544 km. In diese theilen sich die Oberbahnämter: Augsburg mit 400·7 km und 78 Stationen, Bamberg mit 677 km und 174 Stationen, Ingolstadt mit 398 km und 84 Stationen, Kempten mit 463 km und 88 Stationen, München mit 441 km und 75 Stationen, Nürnberg mit 500 km und 115 Stationen, Regensburg mit 658 km und 133 Stationen, Rosenheim mit 591 km und 117 Stationen, Weiden mit 678 km und 136 Stationen, Würzburg mit 500 km und 118 Stationen.

Es sind demnach 1118 Bahnstationen, hierunter 39 1. Classe (mit Inspectoren und Verwaltern besetzt), 32 selbstständige Güterstationen, diese ebenfalls mit Inspectoren oder Verwaltern als Vorständen, 100 reine Bahnstationen 2. Classe ohne Postdienst und 83 solche 2. Classe mit Postdienst, sämmtliche mit Oberexpeditoren oder Expeditoren mit Anwartschaft auf Beförderung besetzt, 31 reine Bahnstationen 3. Classe ohne Postdienst und 194 Stationen 2. Classe mit vereinigtem Postdienst, sämmtliche mit Expeditoren besetzt, 135 Stationen 4. Classe theils mit Expeditoren, theils mit Adjuncten besetzt und hievon 117 mit vereinigtem Postdienst, 144 Stationen 5. Classe mit Bediensteten besetzt, hievon 23 mit vereinigtem Postdienst, 45 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 144 Haltestellen an Nebenbahnen mit Güteragenten, 20 Halteplätze an Hauptbahnen und im Vorortverkehre, 149 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen und eine Ladestelle an Nebenbahnen ohne Personenverkehr.

Die Stationen 1.—4. Classe haben vollständigen Abfertigungsdienst, jene der 5. Classe meist nur Abfertigungsdienst für den Personen-, Gepäck-, Hunde- und Kleinviehverkehr.

Die Haltestellen an Localbahnen haben vollständigen Güterabfertigungsdienst, gleichviel ob dieselben mit Wärtern oder Agenten besetzt sind.

Die Eintheilung der Oberbahnamtsbezirke ist ersichtlich eine nicht gleichmässige, denn während das grösste Oberbahnamt (Bamberg) 677 km und 174 Stationen hat, entfallen auf das kleinste (Ingolstadt) nur 398 km und 84 Stationen. Es kommt dies daher, dass das Oberbahnamt Bamberg weitaus die meisten Nebenbahnen (13) hat und dass auch 2 der zugetheilten Hauptbahnstrecken sehr lange (mit 127 und 134 km) sind; ausserdem beruht die Eintheilung auf dem Principe, dass die am Oberbahnamtssitze einmündenden Linien möglichst ganz zu dessen Bezirk gehören sollen. Wenn das bedeutendste Oberbahnamt (München) nur 441 km hat, so kommt dies daher, dass dieses bis jetzt gar keine Localbahnen und 5 sehr grosse Bahnhöfe (München C. B., Südbahnhof, Ostbahnhof, Rangirbahnhof und Pasing) und ausserdem 4 grosse Güterstationen zugetheilt erhalten hat, welche sehr viel Personal haben.

So hat die Station Centralbahnhof über 1200 Beamte und Bedienstete, der Rangirbahnhof etwa 300, der Ostbahnhof nicht viel weniger, die Güterstation München etwa 450, die Werkstätte München etwa 300 (ohne Arbeiter) u. s. w.

Sprechen schon diese Ziffern für die Bedeutung der genannten Stationen, so mögen die weiter folgenden den Geschäftsumfang der Generaldirection selbst und der Oberbahnämter noch viel mehr darlegen: Die Generaldirection der Bayerischen Staatsbahnen hatte nach der letzterschienenen statistischen Uebersicht unter sich: 1276 pragmatische Beamte, 17.260 statusmässige Beamte und Bedienstete und 1116 nicht statusmässige Bedienstete; es sind dies beinahe 20.000 Beamte und Bedienstete, für welche in einem Jahre über 30 Millionen Mark für Gehälter, Functionszulagen, sonstige Nebenbezüge und Fahrgelder verausgabt werden. Für Taglöhner erwachsen naturgemäss verhältnissmässig hohe Ausgaben.

Die Generaldirection der Bayerischen Staatsbahnen allein hat etwa 1000 Beamte und Bedienstete; bei den Oberbahnämtern ist dies je nach deren Umfang verschieden.

Zur Zeit sind im Ganzen vorhanden: 1 Generaldirector, 5 Regierungsdirectoren, 2 Oberregierungsräthe, 19 Generaldirectionsräthe, 8 Oberinspectoren, 23 Oberingenieure, 14 Generaldirectionsassessoren, 55 Inspectoren, 83 Bezirksingenieure.

über 70 Generaldirections- und Oberbahnamtssecretäre, 14 Rechnungscommissäre, 80 Betriebsingenieure, 10 Oberbahnamtsdirectoren, 1 Centralcassierer, 1 Centralcassencontrolor, 10 Bezirkscassencontrolore, 10 Specialcassierer und Zahlmeister, 220 Officiale und Kanzlisten, 80 Bahn-, Bahnhof- und Güterverwalter, 32 Abtheilungsingenieure, 7 Obergeometer, 120 Geometer und Bauführer, 430 Oberexpeditoren und Oberbauführer, 1400 Expeditoren, 57 Oberwerkführer, 1800 Adjuncten, über 700 Amtsgehilfen, etwa 700 Zugführer, 1500 Locomotivführer, 550 Conducteure, 370 Oberstationsmeister und Stationsmeister, 50 Oberpackmeister, 280 Bahnmeister und functionirende Bauführer, 240 Packmeister, 60 Wagenmeister, 600 Wagenwärter, 380 Hilfsconducteure und Zugpacker, über 1300 Wagenwärtergehilfen und Bremser, ebenso viele Locomotivheizer, etwa 2400 Wechselwärter, 50 Nachtwächter, 1700 Bahnwärter, 150 Localbahnbedienstete, 260 Vorarbeiter, 500 Stationswärter, 130 Bureaudiener, etwa 600 Aspiranten und Diätare.

Die Kosten der Centralleitung betragen jährlich beinahe 2 Millionen bei der Generaldirection und 1·5 Millionen bei den 10 Oberbahnämtern. Der Zugsbegleitungsdienst kostet jährlich beinahe 7 Millionen, der Zugförderungsdienst über 32 Millionen, der Expeditionsdienst 5 Millionen, der äussere Stationsdienst beinahe 8 Millionen, die Bahnverwaltung 4 Millionen, der Werkstättendienst, die Imprägnir-, Torfgewinnungs- und Regiegasanstalten 600.000 Mark.

Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1896 126 Millionen, im Jahre 1895 rund 122 Millionen, die Gesammtausgaben rund 82 Millionen Mark.

Italien. (Schmalspurige Eisenbahn Neapel-Vesuv.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat, wie wir dem „Giornale dei Lavori Pubblici" entnehmen, sich für die Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Eisenbahn von Neapel (Piazza del Municipio) über Bellavista zur unteren Station des Vesuvs an den Ingenieur Alfred Minieri ausgesprochen.

— (Eisenbahn Mailand-Saronno.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat das Project für die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Bollate—Saronno der Linie Mailand—Saronno genehmigt.

— (Einnahmen der Italienischen Eisenbahnen.) Dem vom kgl. Inspectorate der Eisenbahnen jüngst veröffentlichten Prospecte über die Brutto-Einnahmen der Italienischen Eisenbahnen ist zu entnehmen, dass dieselben in dem Zeitraume vom 1. Juli bis zum 31. December 1896 144,444.598 Lire, das ist um 3,404.746 Lire mehr als in derselben Zeitperiode des Vorjahres, betragen haben. Die mittlere Gesammtlänge der Eisenbahnlinien betrug 15.447 km, um 127 km mehr als im Vorjahre, und die kilometrische Einnahme 9352 Lire, um 316 Lire mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen vom 1. bis 31. December 1896 vertheilen sich auf die verschiedenen Netze, wie folgt:

Vom 1. bis 31. December 1896:

	Länge	Brutto-Einnahmen	Kilometr. Einnahmen
Mittelmeernetz	km 5.765	11,023.107	1912
Adriatisches Netz	„ 5.602	12,173.281	2174
Sicilisches Netz	„ 1.093	836.830	765
Società Veneta	„ 140	91.800	655
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ 411	136.562	332
Sardische Secundärbahnen .	„ 594	44.596	75
Diverse Eisenbahnen	„ 1.842	956.497	519
Zusammen . . .	km 15.447	25,262.673	1635

Differenz im Vergleiche zum December 1895:

Mittelmeernetz	km + 20	— 116.511	— 27
Adriatisches Netz	„ —	+ 3,585.443	+ 642
Sicilisches Netz	„ —	— 31.791	— 29
Società Veneta	„ —	— 4.152	— 30
Kgl. Sardische Eisenbahnen	„ —	— 14.320	— 35
Sardische Secundärbahnen .	„ —	— 5.070	— 8
Diverse Eisenbahnen	„ + 2	— 8.853	— 5
Zusammen . . .	km + 22	+ 3,404.746	+ 218

— (Combinirbare Rundreisebillets.) Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, haben die Verwaltungen der Mittelmeerbahn und der Adriatischen Eisenbahn im Einvernehmen mit dem General-Inspectorate der Eisenbahnen beschlossen, auf den eigenen Linien combinirbare Rundreisebillets einzuführen, wie sie im Auslande zum grossen Vortheile des Publicums schon seit einiger Zeit existiren. Diese Rundreisebillets sollen schon in allernächster Zeit in Verkehr gesetzt werden.

— (Sardische Secundärbahnen: Einführung von Abonnementsbillets.) Die Gesellschaft der Sardischen Secundärbahnen hat über Anregung des kgl. General-Inspectorates der Eisenbahnen die Einführung von Abonnements-Fahrkarten zur Erleichterung für die häufiger reisenden Passagiere beschlossen.

— (Beschwerden und Reclamationen.) In mehreren Zeitungen verlautete, dass Beschwerden und Reclamationen, welche in die eigens zu diesem Zwecke in den grösseren Stationen aufgestellten Kasten geworfen werden, auf gestempeltem Papier geschrieben sein müssen. Nach einer Mittheilung des „Monitore dei Lavori Pubblici" ist nun dies nicht der Fall, sondern genügt zu diesem Zwecke ein gewöhnliches ungestempeltes Papier, weil nach dem bestehenden Stempelgesetze diese Beschwerden und Reclamationen als im öffentlichen Interesse gelegen betrachtet werden und daher der Stempelpflicht nicht unterliegen.

— (Neue Fahrordnung der Mittelmeerbahn.) Die mit 1. Juni in Kraft getretene neue Fahrordnung enthält mehrfache Aenderungen zu Gunsten der Anschlüsse zwischen den directen Zügen Rom-Mailand und der Gotthardbahn. Auch eine ziemlich starke Vermehrung der Züge auf verschiedenen Linien hat platzgegriffen.

— (Ermässigungen anlässlich der nationalen Ausstellung in Turin.) Die Verwaltungen der Mittelmeerbahn und der Adriatischen Eisenbahn haben über Aufforderung des kgl. General-Inspectorates der Eisenbahnen und über Einladung Seitens des Comité der nationalen allgemeinen Ausstellung in Turin an alle ausländischen Eisenbahnen, mit welchen sie in Verbindung stehen, das Ersuchen gerichtet, anlässlich der genannten Ausstellung die möglichsten Erleichterungen und Tarifermässigungen eintreten zu lassen.

Schweiz. (Organisation der Eisenbahnabtheilung des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements.) In der Märzsitzung hat die Bundesversammlung das neue Gesetz über die Organisation der Eisenbahnabtheilung des Post- und Eisenbahndepartements definitiv festgestellt und angenommen. Dasselbe sieht, neben der Kanzlei des Departements, eine technische und eine administrative Abtheilung vor. Jeder Abtheilung steht ein Director vor, denen untergeordnet sind: in der technischen Abtheilung: für die bautechnische Section (Bahnbau und Bahnunterhalt) der Inspector, zugleich Stellvertreter des Directors, und Controlingenieure, für die maschinentechnische Section der Inspector und Controlingenieure für das Rollmaterial und den Tractionsdienst, für die Specialbahnen und für die Dampfschiffe, für die betriebstechnische Section (Bahnbetrieb) der Inspector und Betriebsbeamte; in der administrativen Abtheilung: für das Tarif- und Transportwesen der Inspector, zugleich Stellvertreter des Directors, und Tarifbeamte, für das Rechnungswesen und Statistik der Inspector und ein Secretär, Mathematiker und Statistiker. In der technischen und administrativen Abtheilung sollen besondere Beamte für die Nebenbahnen eingesetzt werden, damit den besonderen Verhältnissen derselben in höherem Masse Rechnung getragen werde.

Belgien. (Verstaatlichung der Lüttich-Limburger Eisenbahn.) Der die Verstaatlichung der Lüttich-Limburger Eisenbahn betreffende endgiltige Vertrag ist am 13. Februar unterzeichnet worden. Der Verstaatlichungspreis ist auf Grund der durchschnittlichen Einnahme der letzten fünf Jahre (1891 bis einschliesslich 1895), vermehrt um 15 pCt., berechnet. Die so erhöhte und capitalisirte Durchschnittseinnahme ergibt für die 59½ Jahre, die noch von der Concessionsdauer bleiben, ein Capital von 38,378.372 Frcs. Von dieser Summe sind abzuziehen: 1) 48.650 Frcs. für fehlende Grundstücke und Abonnements; 2) 112.410 Frcs. behufs Erstattung der an Zinsengewähr gemachten Vorschüsse; 3) 150.000 Frcs. als Entschädigung an die Niederländische Eisenbahn-Gesellschaft; 4) 314.165 Francs behufs Rückzahlung für die Stationen Flémalle Grande und Flémalle Haute; im Ganzen also 625.225 Frcs., so dass der Gesellschaft 37,753.097 Frcs. verbleiben, die sich der Staat verpflichtet, nebst 3 pCt. Zinsen vom 1. Jänner 1896 bis zum Tage der endgiltigen Regelung zu zahlen. Da gegenwärtig 55.330 Stück zu 500 Frcs. rückzahlbare Schuldverschreibungen im Umlauf bleiben, so sind hiefür 27.665.000 Frcs. erforderlich, und es verbleiben den Antheilhabern 10,088.097 Frcs., so dass auf den Antheilschein 249·70 Frcs. entfallen. Rechnet man hiezu 3 pCt. Zinsen vom 1. Jänner 1896 bis jetzt, so stellt sich der Werth des Lüttich-Limburger Antheilscheines auf etwa 258 Frcs.; den Antheilinhabern steht aber noch ein entsprechender Antheil an dem beweglichen Vermögen der Gesellschaft zu, der auf 5 bis 10 Frcs. für den Antheilschein zu veranschlagen ist.

Schiffahrt.

Wörthersee. (Schiffahrtsconcession.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat mit Decret vom 2. Juni, Z. 6764, dem Realitätenbesitzer in Pörtschach, Otto Lemisch, die erbetene Concession zum Betriebe einer den Localverkehr am westlichen Becken des Wörthersees vermittelnden Dampfschiffahrtsverbindung zwischen den Orten Maria-Wörth, Unterdollach (Hugelmann), Pörtschach, Töschling, Auenhof mit Berührung eventueller Zwischenstationen, sowie zum periodischen Personentransporte auf diesen Linien unter nachstehenden Bedingungen ertheilt:

1. Der Verwendung des Dampfbotes im öffentlichen Verkehre hat alljährlich eine Probefahrt voranzugehen, bei welcher sowohl die Tüchtigkeit des Fahrzeuges und der Maschine, als auch die Eignung des Schiffsführers, welcher die allgemeine Qualification eines Dampfkessel- und Maschinenwärters besitzen muss, sowie des übrigen Personales zu erproben sein wird.
2. Zu vorstehendem Zwecke hat der Concessionswerber sofort nach Beschaffung des Fahrzeuges die Anzeige zu erstatten, wonach die Probefahrt unter Zuziehung eines Staatstechnikers und des k. k. Binnenschiffahrts-Inspectors unverweilt veranlasst werden wird.
3. Der Concessionswerber wird verpflichtet, sich ohne weitere Einwendung jenen Anordnungen zu fügen, welche in Folge der vorgenommenen Probefahrt im Interesse der Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes von der k. k. Landesregierung erlassen werden.
4. Die Concession wird auf die Dauer von 25 Jahren beschränkt.
5. Sollte zum Schiffahrtsbetriebe die Anlage von Landungsstellen oder Landungsbrücken erforderlich sein, so hat der Concessionswerber die hiezu nach dem Gesetze vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 46, erforderliche Bewilligung der competenten politischen Behörde vor der Eröffnung des Betriebes rechtzeitig zu erwirken.
6. Vor der Eröffung des Betriebes ist der Gebührentarif und der Fahrplan, welcher derart einzurichten ist, dass durch die neue Unternehmung den bestehenden Dampfschiffahrts-Unternehmungen keine unbillige Concurrenz erwächst, in 5 Exemplaren zur Genehmigung im Wege der k. k. Bezirkshauptmannschaft Klagenfurt der k. k. Landesregierung vorzulegen.
7. Die periodische Revision der Tarife wird sich vorbehalten.
8. Der Concessionswerber wird verpflichtet, den Fahrplan nach erfolgter Genehmigung zu verlautbaren, denselben an die als Aufsichtsbehörde fungirende k. k. Bezirkshauptmannschaft Klagenfurt vorzulegen und denselben nicht nur auf dem Schiffe, sondern auch in allen Stationen und Haltestellen unter Ersichtlichmachung der Fahrpreise anzuschlagen.
9. Die einmal activirten Linien müssen — ausserordentliche Umstände ausgenommen, welche der k. k. Landesregierung fallweise anzuzeigen sind — aufrechterhalten werden.
10. Auf die Bestimmungen des § 19 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 16, über die Verleihung von Anstellungen an ausgediente Unterofficiere ist entsprechend Bedacht zu nehmen.
11. Der Concessionswerber wird verpflichtet, alljährlich statistische Ausweise über den Verkehr in den einzelnen Stationen an die k. k. Landesregierung vorzulegen.
12. Auf den vorstehend concessionirten Schiffahrtsbetrieb haben selbstverständlich die jeweiligen Schiffahrts- und seepolizeilichen Bestimmungen für die Kärntner Seen, sowie die für den Dampfschiffverkehr im Allgemeinen geltenden Schiffahrts- und seepolizeilichen Vorschriften volle Anwendung zu finden.

— (Concessionsübertragung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat über Einschreiten der Herren Eduard Malovicz, Carl Angerer, Alexander Göschl und Carl Alexander Angerer die Uebertragung der den Genannten mit den Decreten vom 23 December 1892, Z. 17.902, und vom 23. Juni 1894, Z. 7914, verliehenen Concession zum Betriebe einer Schiffahrtsverbindung mittelst Petroleummotor am Wörthersee zwischen Pörtschach und Unterdellach, Villa Angerer in Pritschitz und Villa Wörth in Pörtschach, Villa Angerer in Pritschitz und Maria-Wörth, sowie zum periodischen Personentransporte auf diesen Linien an Herrn Otto Lemisch mit Decret vum 24. Mai 1897, Z. 6266, genehmigt und die beabsichtigte Einführung des Betriebes mit Dampfmotoren vorbehaltlich des Ergebnisses der seinerzeit unter Beiziehung des k. k. Binnenschiffahrts-Inspectors vorzunehmenden Probefahrt gestattet.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis 17. Juni.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

11. Juni, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste", Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

12. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Delfino", Capitän A. Scarpa, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

15. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Stefanie", Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

16. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara), Dampfer „Sultan", Capitän G. Bonomo, mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

16. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade", Capitän A. Lazzari, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

17. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

11. Juni, Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich,
14. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän G. de Grisogono,
16. „ Dampfer „Massimiliano", Capitän G. de Grisogono,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

13. Juni, Dampfer „Graf Wurmband", Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.
Dampfer „Iris", Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

13. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Tebe", Capitän L. de Stabile, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

13. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Apollo", Capitän V. Gutmann, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto und Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

16. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän B. Vidos, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

17. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Hungaria", Capitän P. Berberovich, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien.

17. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Fiume—Alexandrien), Dampfer „Diana", Capitän V. Gherzmann, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Medusa", Capitän T. Androvich, mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Juli, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Amphitrite", Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. Juni, Dampfer „Berenice“, Capitän P. Ivellich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Bayern. (Ergänzung des § 14 der provisorischen Schiffahrts- und Flossordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebietes.) Aus Anlass der Quaiführung an der neuen Donaulände bei Passau hat das kgl. Staatsministerium des Innern auf Grund des Art. 1, Abschn. 2, und des Art. 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852, die Benützung des Wassers betreffend, unterm 14. Mai 1897, Z. 9420, folgende Vorschrift als Ergänzung zu § 14 der „provisorischen Schiffahrts- und Flossordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebietes“ vom 4. Juli 1865 (Regierungsblatt S. 725) erlassen:

„Bei dem Passieren der Donaubrücke zu Passau ist Ruderschiffen und Flössen in der Thalfahrt die Benützung der zweiten rechtsseitigen Brückenöffnung, an welcher die Quaimauer steht, verboten.“

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelgerichtes Linz wurden am 20. Mai bei der Firma:

„Kremsthalbahn-Gesellschaft“

die Directionsmitglieder Adolf Hofmann, zugleich Vicepräsident, und Dr. Adolf Bahr, letzterer als vom oberösterreichischen Landesausschusse entsendetes Mitglied, sowie die Eigenschaft des Julius Wimmer als Ersatzmann der Direction gelöscht und das bei der Generalversammlung vom 6. Mai neugewählte Directionsmitglied Julius Wimmer, Buchdruckereibesitzer in Linz, sowie der Ersatzmann der Direction, Ferdinand Carl Krüzner, Verwaltungsrath der Bank für Oberösterreich und Salzburg in Linz, endlich das vom oberösterr. Landesausschusse entsendete Directionsmitglied Dr. Ernst Jäger, Hof- und Gerichtsadvocat in Linz, mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte und die Wahl des Directionsmitgliedes Dr. Anton von Glanz, Hof- und Gerichtsadvocaten in Linz, zum Vicepräsidenten eingetragen.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 15. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Eduard Freiherrn von Sochor, und im Beisein des landesfürstl. Commissärs, Ministerialsecretärs Rudolf von Amberg, die diesjährige (28.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn statt. Bei derselben waren 24 Actionäre erschienen, welche 6160 Actien mit 616 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte hat sich der Verkehr im Jahre 1896 trotz des im März eingetretenen Strikes im Ostrauer Kohlenreviere und der Betriebseinstellung der Kunzendorfer Zuckerfabrik günstiger gestaltet als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre haben sich auf 103.080 fl. (+ 3981 fl.), die Einnahmen aus dem Güterverkehre auf 243.056 fl. (+ 6571 fl.) gehoben. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 410.903 fl. (+ 16.951 fl.) Nach Abzug der Ausgaben per 192.002 fl., der für Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen nöthigen Beträge von 75.555 fl., sowie der statutarischen Dotationen per 28.669 fl. (Reservefonds fl. 14.334·69 und Tantième fl. 14.334·69) verblieb ein Rest von 114.678 fl. zur Verfügung der Generalversammlung, der sich unter Hinzuziehung des Gewinnvortrages auf 137.682 fl. erhöhte. Es wurde beschlossen, 112.375 fl. zur Zahlung einer 7¾percentigen Dividende (sohin fl. 15·50 per Actie) zu verwenden und den Rest per 25.307 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Verwaltungsrathe wurde das Absolutorium ertheilt. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Regierungsrath Wilhelm Ast und David Ritter von Gutmann wurden wiedergewählt.

Grazer Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 15. Mai fand in Graz unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Moriz Ritter von Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Statthaltereirathes Dr. Carl König, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Grazer Tramway-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 7 Actionäre erschienen, welche 886 Actien mit 177 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte hat sich die Zahl der Fahrgäste um 348.609 Personen auf 2,533.487 Personen und die Bruttoeinnahmen aus dem Personenverkehre um 26.748 fl. auf 246.669 fl. erhöht. Der Geschäftsbericht wurde einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Es wurde ferner einstimmig beschlossen, von dem Reingewinne per fl. 82.499·99 eine Dividende von 16 fl. (8 pCt.) per Actie und von 8 fl. per Genussschein zur Vertheilung zu bringen, 2193·80 fl. dem Reservefonds zuzuwenden, 6581 fl. als Tantième für den Verwaltungsrath und die Direction zu verwenden und 2607·96 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Berlin in der Zeit vom 1. April 1896 bis 31. März 1897.) Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes wurden 129.505 Forderungs- und Schuldposten (gegen 130.430 Posten im Vorjahre) verrechnet, und zwar in deutscher Währung 110 938, in österreichischer Währung (Noten) 9687, desgleichen in Gold 519 und in Silber 6, in russischer Währung (Noten) 2401, in Frankenwährung (Gold) 3969, desgleichen ohne Bezeichnung ob Gold oder Silber 1985 Posten.

Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1896/97 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich in deutscher Währung auf 293,186.253 Mk., in österreichischer Währung, und zwar: Noten auf 17,732.110 fl., Gold auf 23.332 fl. und Silber auf 16.534 fl., in russischer Währung (Noten) auf 3,831.827 R., in Frankenwährung (Gold) auf 11,186.757 Frcs., desgleichen ohne Bezeichnung ob Gold oder Silber auf 3,244.263 Frcs.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung von 129.505 auf 3887 Posten, gegen 130.430 und 4209 Posten im Vorjahre, verringert worden.

Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen der verschiedenen Währungen, nach festen Umrechnungssätzen in deutsche Währung umgerechnet, betrugen 342,614.084 Mk., während der Geldwerth der durch Ausgleichung verringerten baar gezahlten Beträge 127.925.922 Mk. ausmachte.

In dem gleichen Zeitraume des Vorjahres betrug der zur Verrechnung angemeldete Geldwerth aller Währungen 322,311.229 Mark und der Geldwerth der durch Ausgleich verringerten baar gezahlten Beträge 134,895.011 Mk.

Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltet sich wie 1:0·373 gegen 1:0·419 im Vorjahre.

Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 3887 bezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 22·55 (im Vorjahre 19·15) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der deutschen Währung allein (bei 69.638 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1692 gezahlte Posten verringert wurden, sich wie 1:41·16 (im Vorjahre wie 1:36·19) stellt.

— (Vereins-Betriebsreglement.) Der Nachtrag VIII zu dem Vereins-Betriebsreglement ist allseitig zur Einführung gelangt.

— (Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.) Der mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 2. Februar 1897, Nr. 447, zur Abstimmung gestellte Beschluss des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, dahingehend, es möge dem Artikel 16, Ziffer 1 (3) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglements folgende neue Fassung gegeben werden:

„Die Empfangsstation sendet den Nachnahme-Begleitschein, sobald die Nachnahme berichtigt worden ist, mit der Empfangsbestätigung versehen, der ursprünglichen Versandtstation unverzüglich direct mittelst eingeschriebenen Dienstbriefes zurück. Die Briefumschläge sind mit der Aufschrift „Nachnahme-Begleitschein“ zu versehen. Bei Verweigerung (u. s. w. wie bisher).“

ist mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 8. April 1897, Nr. 1422, für bindend erklärt und der Zeitpunkt für den Beginn der Wirksamkeit desselben auf den 1. Juni 1897 festgesetzt worden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 22·371 km lange Strecke Hermeskeil—Türkismühle und die 17·383 km lange Strecke Wemmetsweiler—Lebach der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken, welche am 15. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Uebereinkommen betreffend den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereines.) Zu diesem Uebereinkommen ist der Nachtrag II erschienen und an sämmtliche, dem vorgenannten Uebereinkommen beigetretene Verwaltungen vertheilt worden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Mai 1897				Mai 1896			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten	Ausgelagert bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten	Ausgelagert bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	367.000	265.540	302.695	329.845	269.803	280.826	245.130	305.499
Darunter:								
Weizen	160.972	59.346	72.330	147.988	98.864	97.112	89.094	106.882
Roggen	26.302	20 260	35.509	11.053	30.965	28.231	41.839	17.357
Gerste	27.252	4.500	14.958	16.794	42.526	20.612	19.880	43.258
Hafer	83.506	43.708	63.981	63.233	13.410	56.416	23.568	46.258
Mais	12.828	122.611	95.361	40.078	4.401	66.046	54.338	16.109
Hirse	2.128	149	430	1.847	1.006	849	628	1.227
Bohnen	4.255	102	285	4.072	4.400	148	916	3.632
Erbsen	13.690	557	2.172	12.075	1.025	113	27	1.111
Malz	438	510	819	129	876	1.026	1.227	675
Raps	2.299	117	1.833	583	30.128	465	724	29.869
Hanfsamen	1.932	387	425	1.894	419	129	373	175
Wicken	2.026	820	1.057	1.789	538	1.495	501	1.532
Mehl	6.647	2.188	2.459	6.376	8.811	1.858	2.341	8.328
Kleie	1.349	1.016	1.028	1.337	778	1.450	1.796	432
	345.624	256.271	292.647	309.248	238.147	275.950	237.252	276.845
Spiritus	3.382	—	—	3.382	1.196	—	—	1.196
Zucker	3.498	2.409	1.134	4.773	8.521	504	2.321	6.704
Wein	1.353	717	821	1.249	4.250	290	684	3.856
Oele und Fette	1.566	415	684	1.297	2.122	487	302	2.307
Sonstige Waaren	11.577	5.728	7.409	9.896	15.567	3.595	4.571	14.591
Mittlere Tagesbewegung	22.729 Meter-Centner				21.915 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,192.980	942 080	1,354.320	2,780.740	2,488.850	994.350	754.875	2,728.325

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Mai 1897				Mai 1896			
	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten	Zurückgelangt bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten	Zurückgelangt bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	128	37	90	75	119	9	39	89
Versicherungswerth . . fl.	1,128.750·—	469 650·—	841.060·—	757.340·—	395.020·—	72.900·—	155.930·—	311.990·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	3	—	2	1	12	—	6	6
Versicherungswerth . . fl.	6.700·—	—	1.300·—	5.400·—	50.230·—	—	26.230·—	24.000·—
Lombardbetrag . . . . fl.	2.900·—	—	900·—	2.000·—	22.835·—	—	9.798·—	13.037·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Mai 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1897	Eingelagert vom ersten	Ausgelagert bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1897
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	77.970	16.603	27.045	67.528
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	4.323	917	849	4.391
Mehl	1.560	2.704	381	3.883
Wein	6.897	1.135	1.474	6.558
Zucker	37.451	7.935	14.841	30.545
Weizen	9.402	—	4.641	4.761
Diverse	8.337	3.912	4.859	17.390
Assecuranzwerth . . fl.	2,652.471	558.575	774.610	2,436.436

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1897	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten	Zurückgelangt bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1897
Lagerscheine:				
Stück	34	—	15	19
Versicherungswerth . fl.	107.550	—	74.010	33.540
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	4
Versicherungswerth . fl.	7.360	—	—	7.360
Lombardbetrag . . . fl.	3.400	1.000	—	4.400

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II., Praterquai.

Monat Mai 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1897	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Mai 1897
		vom ersten bis letzten Mai		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	70.375	23.617	25.535	68.457
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	19.009	713	6.281	13.441
Hafer	38.633	15.665	13.290	41.008
Korn	5.929	—	2.373	3.556
Gerste	4.821	314	2.203	2.932
Mais	1.320	6.698	1.237	6.781
Diverse	663	227	151	739
Assecuranzwerth . . fl.	493.240	136.970	176.860	453.350

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1897	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Mai 1897
		vom ersten bis letzten Mai		
Lagerscheine:				
Stück	12	—	7	5
Versicherungswerth . fl.	162.490	—	93.630	68.860
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Liste von Spediteuren.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des II. Nachtrages zum Tarife Theil IV, Heft 1.

Zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz (Theil IV, Heft 1) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juni 1894, tritt mit 1. Juli 1897 ein II. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher neue Frachtsätze für die Stationen Friesach, Judenburg, Kalwang, Neumarkt in Steierm., Salzburg tr., St. Georgen a. d. Mur, Scheifling, Fritzens-Wattens und Spittal a. d. Drau, abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Knittelfeld, Thalheim, Unzmarkt, Wald und Zeltweg, ferner Berichtigungen des Haupttarifes, sowie Ergänzung des Kilometerzeigers enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juni 1897. [419]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Einführung des Nachtrages II zum Theil I, Abtheilung B.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 1. August 1897, tritt zum Theil I, Abtheilung B für den vorbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag II in Kraft, welcher Abänderungen der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände, Abänderungen und Ergänzungen der Güterclassification und schliesslich Abänderungen der Nebengebührentarife enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 5 Kreuzer = 10 Pfennig = 10 Centimes pro Stück erhältlich.

Wien, am 11. Juni 1897. [420]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 gelangt zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr vom 1. November 1896 der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze nach Grulich, sowie Aufnahme der Stationen Endersdorf, Olmütz-Hodolein, Polička und Zuckmantel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif.
2. Ermässigte Frachtsätze nach Olmütz (St.B.) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und nach Olmütz (St.E.G.) der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
3. Tarifberichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind unentgeltlich bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. Juni 1897. [421]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Ab 20. Juni 1897 gelangen in den Stationen Graz Südbahnhof und Graz Staatsbahnhof directe Schnellzugsfahrkarten nach Gyanafalva (Jennersdorf) zu nachstehenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

I. Classe fl. 4·50, II. Classe fl. 2·85.

Wien, am 10. Juni 1897. [422]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Localbahn. Wolfgangsee-Dampfschiffahrt. Attersee-Dampfschiffahrt. Traunsee-Dampfschiffahrt. Hallstätter See-Dampfschiffahrt.

Einführung directer Fahrkarten.

Ab 1. Juli 1897 gelangen in der Station St. Wolfgang-Localbahnhof directe Fahrkarten nach Wien (Westbahnhof) über Strobl—Ischl—Attnang und nach Gmunden und Aussee über Strobl—Ischl, ferner in der Zeit vom 15. Juli bis 31. August 1897 directe Fahrkarten zur Benützung des Schnellzuges Nr. 3, sowie des Schnelldampfers am Attersee von Wien (Westbahnhof) nach den Schiffsstationen Attersee, Weissenbach und Unterach zu nachstehenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

Von St. Wolfgang-Localbahnhof nach	Schnellzug I.	Schnellzug II./I.	Personenzug II./I.	Personenzug III./II.
	Gulden ö. W.			
Wien (Westbahnhof)	16·68	10·76	7·80	4·20
Gmunden	3·45	2·63	2·21	1·16
Aussee	3·45	2·63	2·21	1·16
Von Wien (Westbahnhof) nach				
Attersee	14·36	9·01	—	—
Weissenbach	15·14	9·79	—	—
Unterach	15·44	10·09	—	—

Wien, am 14. Juni 1897. [423]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Berichtigung der Nachträge VII und VIII zum Verbandstarife vom 1. December 1888.

Auf Seite 33 und 34 des Nachtrages VII sind die Bemerkungen: „1), 4) und 3) Nur giltig für Smyrna-Rosinen“ abzuändern in: „1), 4) und 3) Nur giltig

für Weintrauben, getrocknete, Weinbeeren (Cibeben, Korinthen und Rosinen)".

Ferner ist auf Seite 13 des Nachtrages VIII unter „19. Schweizerische Nordostbahn" die Bezeichnung des Ausnahmetarifes „Nr. 1 d" richtigzustellen auf „Nr. 19 d".

Wien, am 10. Juni 1897. [424]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc.

Tarif vom 1. Juni 1889.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc.

Tarif vom 1. Jänner 1892.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der obenbezeichneten Tarife bis Ende August 1897.

Die laut Publication im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 15. Mai 1897, Nr. 56 (Kundmachung 346), mit 30. Juni 1897 ausser Kraft gesetzten, in der Ueberschrift bezeichneten Tarife (sammt allen Nachträgen) bleiben bis 31. August 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 12. Juni 1897. [425]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und priv. Süddeutschen Verbindungsbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung einer Fahrpreis- und Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen den Stationen der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen.

Mit 1. Juli 1897 gelangt eine Fahrpreis- und Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Stationen der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen zur Einführung.

Exemplare dieser Tabelle können demnächst von den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1897. [426]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Aus Anlass der in der Zeit vom 17. bis einschliesslich 20. Juni 1897 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in den nachbenannten Stationen und Haltestellen zu den fahrplanmässigen, Personen befördernden Zügen besonders ermässigte Fahrkarten für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferners Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit achttägiger Giltigkeitsdauer zu folgenden Preisen ausgegeben, und zwar:

Für einfache Fahrkarten zwischen Kalwarya-Zebrzydowska und den Stationen und Haltestellen	II. Cl.		III. Cl.	
	fl.	kr.	fl.	kr.
Friedek-Mistek	1	56	1	03
Dobrau	1	50	—	98
Woikowitz-Bukowitz	1	45	—	95
Hnojnik	1	38	—	90
Trzitiesch	1	35	—	89
Roppitz	1	28	—	84
Teschen	1	23	—	82
Teschen-Boberthal	1	20	—	79
Bažanowitz	1	13	—	74
Golleschau	1	08	—	71
Skotschau	1	01	—	66
Pogorsch	—	96	—	63
Grodzietz	—	91	—	60
Ernsdorf	—	86	—	57
Lobnitz	—	83	—	54
Dzieditz	—	86	—	57
Czechowitz	—	83	—	54
Saybusch-Zabłocie	—	98	—	65
Lodygowice	—	91	—	60
Bielitz	—	72	—	47
Biala	—	69	—	46
Kozy	—	61	—	40
Podlasy	—	54	—	35
Kenty	—	50	—	34
Andrychau	—	36	—	24
Chocznia	—	26	—	18
Wadowice	—	20	—	14
Klecza dolna	—	17	—	11
Klecza górna	—	13	—	09
Barwald górny	—	11	—	07

Für Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska von den Stationen und Haltestellen	II. Cl.		III. Cl.	
	fl.	kr.	fl.	kr.
Friedek-Mistek	3	12	2	06
Dobrau	3	—	1	96
Woikowitz-Bukowitz	2	90	1	90
Hnojnik	2	76	1	80
Trzitiesch	2	70	1	78
Roppitz	2	56	1	68
Teschen	2	46	1	64
Teschen-Boberthal	2	40	1	58
Bažanowitz	2	26	1	48
Golleschau	2	16	1	42
Skotschau	2	02	1	32
Pogorsch	1	92	1	26
Grodzietz	1	82	1	20
Ernsdorf	1	72	1	14
Lobnitz	1	66	1	08
Dzieditz	1	72	1	14
Czechowitz	1	66	1	08
Saybusch-Zabłocie	1	96	1	30
Lodygowice	1	82	1	20
Bielitz	1	44	—	94
Biala	1	38	—	92
Kozy	1	22	—	80
Podlasy	1	08	—	70
Kenty	1	—	—	68
Andrychau	—	72	—	48
Chocznia	—	52	—	36
Wadowice	—	40	—	28
Klecza dolna	—	34	—	22
Klecza górna	—	26	—	18
Barwald górny	—	—	—	—

Wien, im Juni 1897. [427]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Transporte von alten Stahlblechabfällen etc.

Die im Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897 unter Post Nr. 244 bis 300 für Eisen und Stahl etc. der Position E—9 enthaltenen Frachtsätze gelangen unter Einhaltung der gleichen Bedingungen in der Zeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, auch für „Abfälle von altem Eisen und altem Stahl, sowie von Eisenblech, Stahlblech und Weissblech“ der Position A—7a der allgemeinen Güterclassification zur Anwendung.

Das Auf- und Abladen dieser Transporte, falls dieselben unverpackt aufgeliefert werden, haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen.

Wien, am 11. Juni 1897. [428]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarife:
Theil II — Heft 3 vom 1. Jänner 1897.
Theil III — Heft 1 vom 1. August 1892.
Theil III — Heft 2 vom 1. Jänner 1895.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarife: Theil II — Heft 5 vom 1. Februar 1892.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anhänge Theil I und II vom 1. November 1890, bezw. 1. October 1894.

Reexpeditions-Begünstigung für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Mahlproducte in den Szegediner Lagerhäusern der Landes-Lagerhaus-Actiengesellschaft in Szeged.

Vom 1. Juli 1897 angefangen bis auf Widerruf wird für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Mahlproducte in vollen Wagenladungen, welche in den mit der Station Szeged in Schienenverbindung stehenden Szegediner Lagerhäusern der Landes-Lagerhaus-Actiengesellschaft per Eisenbahn anlangen und aus diesen Lagerhäusern mittelst Eisenbahn weiterbefördert werden, unter Aufrechthaltung der vom 1. Mai 1896 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, die Reexpeditions-Begünstigung rücksichtlich der vorbezeichneten Verbandstarife unter nachstehenden Bedingungen bewilligt, und zwar:

1. Die Reexpeditions-Begünstigung findet im Allgemeinen nur rücksichtlich solcher Relationen Anwendung, deren Verkehr sich laut der einschlägigen Instradirungsvorschriften via Szeged bewegt.
2. Die Reexpeditions-Begünstigung findet des Weiteren nur rücksichtlich solcher Sendungen Anwendung, welche an die Szegediner Lagerhäuser der Landes-Lagerhaus-Actiengesellschaft adressirt sind und von denselben innerhalb 12 Monaten, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden; es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu nennen, welche als Eigenthümerin, resp. Vermittlerin fungirt.
3. Ausser den directen Frachtsätzen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 Hellern pro 100 kg berechnet.
4. Von der Reexpeditions-Begünstigung sind solche Sendungen ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.
5. Die Reexpeditions-Begünstigung findet in der Regel gleich bei der Weiterbeförderung der Sendung aus den Lagerhäusern im Kartirungswege Anwendung, und zwar auf Grund des Seitens der Station Szeged beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Fahrkartenauszuges, welcher mit dem schriftlichen Vermerk der Lagerhaus-Verwaltung versehen sein muss, dass die Sendung mit Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde.

Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleiches die vom 1. Mai 1896 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österreichisch-ungarischen Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden, massgebend.

Wien, am 13. Juni 1897. [429]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Rasche Beförderung leicht verderblicher Güter nach dem Auslande.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Interesse der thunlichst raschen Beförderung von nach dem Auslande bestimmten Sendungen von Butter, Eiern, frischem Fleisch, Geflügel, Gemüse (frisches), Mineralwasser (in den Wintermonaten), frischem Obst und Wildpret ihre Stationen mit einer Zusammenstellung versehen wurden, aus welcher die für die beschleunigte Beförderung derartiger Güter geeignetsten Zugsverbindungen und Anschlüsse zu entnehmen sind. Diese Zusammenstellung umfasst die günstigsten Zugsverbindungen nach Nord- und Süddeutschland, weiters nach Belgien, den Niederlanden, der Schweiz und Frankreich. Demnach können sich die interessirten Firmen auf den Stationen mit Zuhilfenahme diese Zusammenstellung leicht orientiren, wann, zu welchem Zuge und über welche Route die Sendungen aufgegeben werden müssen, um die kürzeste Beförderungsfrist zu erreichen.

— (Bezeichnung des Reisegepäckes und der Stückgüter Seitens der Aufgeber.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen empfiehlt in einer in allen Stationen plakatirten Bekanntmachung dem reisenden Publicum, im eigenen Interesse, resp. behufs Ermöglichung einer rascheren und pünktlicheren Abwickelung des Transportdienstes auf dem aufzugebenden Gepäcke die Bestimmungsstation und auf anderen Stückgütern noch überdies die Adresse, den Namen, Stand und Wohnort des Empfängers in entsprechender Weise ersichtlich machen zu wollen. Das Publicum erleichtert hiedurch der Eisenbahn sowohl die Richtigkeit, als die Schnelligkeit der Gepäcks-, bezw. Güterausfolgung in sehr bedeutendem Masse und gewinnt hiedurch insbesondere eine Garantie dafür, dass vorkommende unrichtige Bezettelungen und Verschleppungen — welche bei der Kürze der Zeit, in welcher die Expedition der Sendungen mit Rücksicht auf deren Menge erfolgen muss, kaum gänzlich vermieden werden können — in kürzester Zeit ermittelt und geordnet werden können.

— (Einführung eines directen Güterverkehres zwischen dem Fiumaner Hafen und Italien.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass am 1. Juni für den directen Güterverkehr am Seewege zwischen dem Fiumaner Hafen und Italien ein gemeinsamer Gütertarif in Geltung getreten ist, an welchem die kgl. Ungarischen Staatsbahnen, die „Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Gesellschaft, die Impresa Fiume-Venezia-Ancona-Seeschiffahrts-Gesellschaft und die General-Direction der italienischen Südbahn (adriatisches Netz), sowie der italienischen Mittelmeerbahn betheiligt sind. Dieser Tarif enthält directe Frachtsätze für den Transport der

hauptsächlichsten ungarischen Exportartikel, namentlich aber für Zucker, Getreide und Mahlproducte, Holz und Holzwaaren, Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren, landwirthschaftliche und andere Maschinen, Mineralwasser, Glaswaaren, Bier, Spiritus, Papier, Cellulose, Tabak, Möbel, Stärke etc., ferner für den Import aus Italien von Wein, Oelen, Steinen, Marmor, Stein- und Marmorwaaren, Farb- und Gerbestoffen, Südfrüchten, Kastanien, Hanf, Flachs, Reis u. s. w. Die Sendungen sind als Frachtgut mit internationalen Frachtbriefen aufzuliefern, auf welchen die Beförderung über die Seeroute via Fiume—Venedig oder Ancona vorzuschreiben ist. Die Frachtsätze sind in Goldfranc-Währung für den ungarischen und den italienischen Durchlauf aufgenommen. Die Gebühren für die Umladung und Manipulation in den Häfen Venedig und Ancona werden besonders berechnet, während die Gebühren für die Manipulation in Fiume bereits in den Tarifsätzen enthalten erscheinen. Speciell zu bemerken ist, dass dieser Tarif die gegenwärtig giltigen billigsten Frachtsätze enthält und diese Transportroute die kürzeste Verbindung zwischen Ungarn und Italien auf dem Seewege darstellt, ferner die Haftpflicht für die Sendungen bezüglich der ganzen Transportroute (also auch für den Seeweg) von den betheiligten Verwaltungen im Sinne des internationalen Berner Uebereinkommens getragen wird.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtermässigungen für den Getreideverkehr von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern mit Umschlag in Passau.) Für Maissendungen, welche, nachweislich von Wien und weiter stammend, mit Schiffen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Passau eintreffen und von da nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen weiterbefördert werden, gelangen bis zur Ausgabe eines besonderen Tarifes die mit Umschlag in Passau giltigen Frachtsätze der Serie II des Ausnahmetarifes Nr. 1 für den combinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. September 1895 im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die bahnseitige Abfertigung und Verrechnung erfolgt nach den Frachtsätzen und Bestimmungen für Passau loco unter gesonderter Einhebung der Ländebahngebühr als Nebengebühr.

Localbahn - Actiengesellschaft in München. (Nachtrag IV zum Localtarife.) Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Wolfratshausen—Beuerberg der Isarthalbahn ist für den Localverkehr auf den normalspurigen bayerischen Linien:

Sonthofen—Oberstdorf,
Oberdorf b. B.—Füssen,
Murnau—Garmisch-Partenkirchen,
Fürth—Zirndorf—Cadolzburg und
Isarthalbahn (München—Wolfratshausen—Beuerberg)

zum Localtarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, lebenden Thieren und Gütern der Nachtrag IV erschienen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, zweites Heft (Verkehr mit V. S. B.), vom 1. August 1895. (Fortbestand.) Es wird bekanntgegeben, dass das vorbezeichnete Tarifheft noch über den 1. Juni hinaus und bis auf Weiteres in Kraft bleibt.

Deutsch-Russischer Gütertarif.

1. Die Station Frankfurt a. M. (Hauptbhf.) ist auf Seite 52/53, 94/95, 190/191, 452/453, 582/583 des Theiles III A. und auf Seite 56/57, 98/99, 238/239, 370/371, 466/467 des Theiles III B., Deutsch-Russischen Gütertarifes, mit je einem *) zu bezeichnen, unter gleichzeitiger Aufnahme der nachstehenden Anmerkung je am Fusse dieser Seiten:
   „*) Die Station Frankfurt a. M. (H.L.B.) der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn bleibt vorläufig als Theil von Frankfurt a. M. (Hauptbhf.) bestehen, und es findet bis auf Weiteres Abfertigung der Sendungen auf diesem Bahnhofe in bisheriger Weise statt. Auch ist Bahnhofsvorschrift „„Frankfurt a. M. H.L.B.““ wie bisher zulässig.“
2. Vom 4./16. Juni d. J. ab wird die Station Gevelsberg (Nord) des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld mit den für Gevelsberg-Haufe giltigen Entfernungen und Frachtsätzen in den Theil III A. des Deutsch-Russischen Gütertarifes aufgenommen. Der Tarif ist auf Seite 12, 54/55, 96/97, 192/193, 454/455 und 582/583 zu berichtigen.
3. Die Station Kolomna der Moskau-Kasaner Bahn hat den Namen „Golutwin“ und die Station Ostaschkowo der Nikolai-(Nowotorschok-) Bahn den Namen „Nowotorschok“ erhalten. Der Theil III A. des Deutsch-Russischen Gütertarifes ist auf Seite 26, 28, 244/251, 260/267, 316/323, 332/339, 388/395, 404/411, 646/659, der III. Nachtrag auf Seite 8, 9, 10, 17, 18, bezw. ist der Theil III B. desselben Tarifes auf Seite 10, 178/185, 194/201, 278/285, 294/301, 504/519, der IV. Nachtrag auf Seite 10, 11, 18, 19, 31 und 35 zu berichtigen.

Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif. (Tariferhöhung.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 neuen Stils werden im Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 1, im directen Tarife nach Thorn transito (nach Polen), Deutsch-Mlawaer Grenztarif und Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Heft 1, die Frachtsätze von den Stationen: Eintracht, Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn und Alexandrowo transito, Thorn transito, Mlawa transito und Sosnowice (W.W. und J.D.E.) transito für Eilgut um 10 Pfg., Stückgut I und II und Classe A 1 um 5 Pfg., sowie in den übrigen Classen- und Ausnahmetarifen um 3 Pfg. für 100 kg erhöht.

Ost-, Mittel-, Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Ergänzung des Ausnahmetarifes 2.) Mit Giltigkeit vom 20. Mai ab wurde der Ausnahmetarif 2 für Düngemittel etc. (Rohstofftarif) für den Verkehr der Stationen der Main-Neckar-Bahn mit den am Gütertarife Heft Nr. 1 betheiligten Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Halberstadt-Blankenburger Bahn, sowie den am Gütertarife Heft Nr. 5 betheiligten Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen wie folgt ergänzt:

5. Brennstoffe des Specialtarifes III, folgende:
   a) Gascoaks, wenn von Gasanstalten versandt.
   b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbriquetts, unverpackt.
      (Holzkohlenbriquetts, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, gehören zu den Gütern des Specialtarifes II.)
   c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.
6. Holz, wie im Specialtarif III genannt.

Für die Frachtberechnung für Gascoaks gelten dieselben Bestimmungen wie für Rüben.

Deutsch-Belgischer Vieh- u. s. w. Verkehr. (Nachtrag II.) Am 1. Juni trat der Nachtrag II zum Deutsch-Belgischen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen, Theil II, vom 1. Mai 1894 in Kraft.

Derselbe enthält u. A.: anderweite, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für Grossvieh (Rindvieh, Esel, Fohlen u. s. w.) und Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen u. s. w.) in gewöhnlichen Wagen und Kleinvieh in doppelbödigen Wagen auf den deutschen Strecken für Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Cassel, Elberfeld, Hannover, Köln, Mainz und Münster i. W., sowie Frachtsätze für Gross- und Kleinvieh für verschiedene neu aufgenommene Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg, anderweite Frachtsätze für Gross- und Kleinvieh (Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen und Ferkel) auf den belgischen Strecken, Frachtsätze der Stationen Duisburg und Hamburg H. für Pferde und Ponies, Frachtsätze der belgischen Stationen Dixmude und Waesmunster für Pferde, Ponies, Esel und Fohlen, Berichtigung des Vorwortes, Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen zu B. Allgemeine Tarifvorschriften“, sowie Beispiele für die Frachtberechnung.

Die neuen Frachtsätze für Gross- und Kleinvieh weisen den früheren Sätzen gegenüber sowohl Ermässigungen, als auch in einzelnen Fällen Erhöhungen auf. Für die Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Essen werden mangels Bedürfnisses die Frachtsätze für Gross- und Kleinvieh ohne Ersatz aufgehoben; etwa vorkommende Sendungen von und nach diesen Stationen werden auf die Umkartirung verwiesen, womit unter Umständen Frachterhöhungen verbunden sind.

Es verbleiben die bisherigen Frachtsätze, soweit sie billiger sind, sowie die Frachtsätze der nicht wieder direct tarifirten Stationen noch bis zum 1. Juli 1897 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. (Neue Nachträge.) Am 1. Juni gelangten zum vorgenannten Tarif der Nachtrag III zum Heft Nr. 1 und der Nachtrag I zum Heft Nr. 2 zur Einführung. Dieselben enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der „Besonderen Tarifvorschriften“, der „Besonderen Bestimmungen zu D“, des Umkartirungstarifes und der „Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
2. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen;

3. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
4. Aenderungen der Tariftabellen;
5. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife;
6. Berichtigungen.

Ausserdem traten mit Giltigkeit vom 1. Juni in Kraft:

a) directe Frachtsätze der ordentlichen Tarifclassen und des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes II, sowie der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif), 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 5 Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien im Verkehre zwischen den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn und Stationen der kgl. Eisenbahndirectionen Berlin, Stettin, Breslau, Kattowitz, Posen, Bromberg, Königsberg, Danzig, Altona, Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg;
b) Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Glashütte Rauscha und Freiwaldau, Kreis Sagan, Stationen der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau, nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;
c) ermässigte Entfernungen zwischen den Stationen der Nebenbahnen Hansdorf-Pribus und Rauscha-Freiwaldau einerseits und einigen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Deutscher Getreide-Ausfuhrtarif. (Nachtrag II.) Am 1. Juni trat ein Nachtrag II zum Ausfuhrtarife für Getreide u. s. w. von Stationen der Directionsbezirke Berlin, Erfurt, Frankfurt, Halle, Hannover, Magdeburg und Münster und Station Bremen der Oldenburgischen Staatsbahnen nach Stationen der Holländischen, der Niederländischen Staats- und der Niederländischen Centralbahn vom 15. Februar in Kraft. Derselbe enthält Vorbemerkungen, Aufnahme von Stationen der Holländischen, Niederländischen Staats- und Niederländischen Centraleisenbahn, sowie der Sächsischen Staatseisenbahnen, eine Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

— (Einbeziehung der Station Lorchsmühle) Die Station Lorchsmühle der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft ist mit Giltigkeit vom 20. Mai ab in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen zur Ausfuhr nach der Schweiz, dem Vorarlberg und Westösterreich vom 1. Jänner aufgenommen worden. Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrs- und Tarifbureaux der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. (Gruppe I und II/VII und VIII.) **Berlin-Westdeutscher Güterverkehr.** (Gruppe III/VII und VIII.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung am 15. Mai wurden die für die Abferfertigung von Eil- und Frachtstückgut, sowie von Wagenladungen eingerichteten Stationen des Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken Dirmingen, Eppelborn, Illingen und Lebach, sowie die Holzverladestelle Hölz der Theilstrecke Wemmetsweiler—Lebach, sowie die Stationen Bierfeld, Nonnweiler, Otzenhausen und Sötern der Neubaustrecke Hermeskeil—Türkismühle in die Gütertarife für obengenannte Verkehre einbezogen.

Fahrzeuge können nur von den Stationen Illingen und Lebach abgefertigt werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen kann bei allen Stationen mit Ausnahme von Illingen und Otzenhausen erfolgen.

Bis zum Erscheinen der nächsten Tarifnachträge sind der Frachtberechnung zu Grunde zu legen:

a) Für die Stationen der Strecke Wemmetsweiler—Lebach die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen der Station Wemmetsweiler
zuzüglich 4 km bei Illingen,
„ 9 „ „ Dirmingen,
„ 12 „ „ Hölz,
„ 13 „ „ Eppelborn und
„ 18 „ „ Lebach;

b) für die Stationen der Strecke Hermeskeil—Türkismühle entweder die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen der Station Hermeskeil
zuzüglich 7 km bei Bierfeld,
„ 9 „ „ Nonnweiler,
„ 12 „ „ Otzenhausen und
„ 17 „ „ Sötern
oder die Entfernungen der Station Türkismühle
zuzüglich 6 km bei Sötern,
„ 11 „ „ Otzenhausen,
„ 14 „ „ Nonnweiler und
„ 16 „ „ Bierfeld,
je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ausnahmetarife für Eisen.) Die bisher nur für die Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern giltigen Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifes II finden auch im Gruppentarif I (Bromberg, Danzig und Königsberg) für die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern Anwendung.

Gleichzeitig werden für derartige Sendungen im vorgenannten Tarife, sowie im Ostdeutschen Güterverkehre (Gruppe I/II) und im Berlin-Nordostdeutschen Güterverkehre (Gruppe I/III) durchweg Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II. (Fortbestand der Ermässigung für Tannin.) Die durch Bekanntmachung vom 31. März im Deutsch-Russischen Verbande zum 28. Mai aufgehobene Frachtermässigung für Tannin nach Moskau, St. Petersburg und St. Petersburg Zollstation gilt noch bis zum 1./13. Juni 1897.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Neue, beziehungsweise geänderte Tarifbestimmungen.) 1. Am 1. Juni erhält die Bestimmung unter II B) 1a des Tarifheftes 1 über ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände hinsichtlich des Artikels „Milch“ nachstehende veränderte Fassung: „Milch, frische und sterilisirte, auch Magermich, Buttermilch und Molken“.

2. Während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifes für Düngemittel nnd Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 finden die Anwendungsbedingungen des Düngekalk tarifes (Ausnahmetarif 4) und die Anwendungsbedingungen zu 3 und 4 der Ausnahmetarife für Mergel und für Rübenerde nur auf Sendungen nach dem Zollvereins-Auslande Anwendung. Für Sendungen in und nach dem Zollvereins-Inlande gelten die Anwendungsbedingungen des Düngemitteltarifes.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Flachstarife.) Mit dem 1. Juni wurden im Ostdeutschen Güterverkehr (Ausnahmetarif 18) für die Station Stallupönen des Directionsbezirkes Königsberg ermässigte Ausnahmesätze für Flachs nach den schlesischen Flachsempfangsstationen widerruflich eingeführt.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Deutsch-Russischer Getreideverkehr. Mit Giltigkeit vom 19. April alten/1. Mai neuen Stils 1897 ist zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7 für Getreide, Oelsamen u. s. w. der VII. Nachtrag eingeführt worden. Er enthält neue Frachtsätze von verschiedenen neu eröffneten russischen Stationen nach Königsberg, Pillau und Memel über Wirballen und Berichtigungen. Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Eisen-Ausnahmetarif.) Am 8./20. Mai 1897 alten/neuen Stils sind im Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Heft 1, Ausnahmesätze für Eisen- und Stahlwaaren (Ausnahmetarif 7 A) von Stettin, Station des Directionsbezirkes Stettin, nach Sosnowice (W.W. und J.D.E.) loco und transito in Kraft getreten.

Dieselben betragen für 100 kg:
von Stettin Central-Güterbahnhof nach Sosnowice (W.W. und J.D.E.) loco 1·99 Mk., transito 1·93 Mk.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. (Viehtarife.) Im directen Verkehre der Station Mannheim mit den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen und der grossh. Oldenburgischen Staatsbahnen sind, soweit die Verkehrsleitung über Louisa—Friedrichsfeld erfolgt, mit Wirkung vom 15. Mai 1897 für die Beförderung von Gross- und Kleinvieh in Wagenladungen die auf den Preussischen Staatseisenbahnen bestehenden ermässigten Taxen des Staffeltarifes eingeführt worden. Dieselben betragen:

bei Entfernungen bis zu 100 km . . . . 2·00 Pfg.
bei Entfernungen von 101 bis 200 km Anstoss von 1·75 Pfg.
bei Entfernungen von 201 bis 300 km Anstoss von 1·50 Pfg.
für jedes weitere Kilometer Anstoss von 1·00 Pfg.
für das Quadratmeter Ladefläche.

Für Kleinvieh in doppelbödigen Wagen werden die vorstehend angegebenen Sätze mit einem Zuschlag von 33 1/3 pCt. (1/3) berechnet.

Dis Taxen für Einzelsendungen, ferner die Taxen für Pferde in Einzelsendungen und Wagenladungen, sowie die Abfertigungsgebühren erfahren keinerlei Ermässigung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1189	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 des Tarifes, Theil I, der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen; via Böhmisch-Brod—Kolin—Deutschbrod	Iglau (Oe.N.W.B.) Iglau Stadt	1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten ad a) unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad b) von mindest. 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür; ad c) von mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 236 b) 233 c) 172 a) 246 b) 233 c) 172		Im Kartirungswege		
1190	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Für Eilgut, Stückgutclasse I und II, Wagenladungsclasse A¹, B, C¹ und C² Für Specialtarif A², I, II und III	Palota-Ujpest und Nagy-Körös	den im Sächsisch-Ungarischen Eisenbahnverbande. Tarif. Theil II. Heft 1 und 4 enthaltenen sächsischen, bezw. preussischen Stationen	Einhaltung der für die einzelnen Tarifclassen giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverbandtarif	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Im Verkehre mit Palota-Ujpest gelangen die für die Budapester Bahnhöfe bestehenden Frachtsätze unverändert zur Anwendung, im Verkehre mit Nagy-Körös hingegen werden, insoweit nicht für einzelne deutsche Stationen directe Frachtsätze bereits bestehen, die für die Budapester Bahnhöfe bestehenden Frachtsätze unter Hinzurechnung folgender Anstossbeträge angewendet, u. zw. *)		Im Kartirungswege		

*)

	Eilgut	Stückgutclasse I	Stückgutclasse II	Wagenladungsclasse A¹	Wagenladungsclasse B	Wagenladungsclasse C¹	Wagenladungsclasse C²	Specialtarif A²	Specialtarif I	Specialtarif II	Specialtarif III
	Pfennig für 100 kg										
Zu den Budapester Frachtsätzen zuzuschlagende Anstossfrachtsätze . . .	188	104	75	46	46	70	70	46	46	31	23

1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1191	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Position S–57 des Tarifes, Theil I	Cilli	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	51	37	14	Im Kartirungswege		
				Cilli	Zágráb S.B.				59	45	14			
				Pöltschach	Laibach S.B.				63	50	13			
				Pöltschach	Zágráb S.B.				66	54	12			
									Heller bezw. inclusive ungar. Steuer					
1192	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, ermässigte	Duna-Földvár	Graz S.B. loco und transit, Graz K.k.St.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Westungar.-Steirischer Eisenbahnverbandtarif	Es besteht kein directer Frachtsatz	597 Heller		Im Kartirungswege		
1193	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Brunn-Maria-Enzersdorf und Mödling	Angern	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	44·6 Heller		Im Kartirungswege		Der Frachtnachlass wird von der Südbahnstrecke bis Wien (Matzleinsdorf) getragen
			Rübenschnitze	Angern	Brunn-Maria-Enzersdorf und Mödling					35 Heller				
1194	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Mauer- und Dachziegel	Předměřitz	Pardubitz	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif	9·2 kr.	8·0 kr.	1·2 kr.	Im Kartirungswege		
1195	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Leere, gebrauchte eiserne Fässer (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Die im Ausnahmetarife 11 für die Beförderung von leeren, gebrauchten Emballagen, des Nachtrages I/A vom 1. Jänner 1894, zum Localtarif vom 1. August 1883, enthaltenen Frachtsätze finden auch auf leere, gebrauchte eiserne Fässer (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche) Anwendung.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1196	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schotter aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sopów	Kolomea-Bahnhof	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	11 kr. 22 h	10 h	12 h	Im Kartirungswege		
1197	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 und 20 der Waarenclassification des österr.-ungarischen Tarif-Theiles I	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec	Rawa ruska	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Verschieden	Verschieden	20 Percent Nachlass von den im Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, unter Ziffer VI enthaltenen Frachtsätzen des Specialtarifes 2 der Gebührenberechnungstabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende Februar 1898 an die k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg zu bewirken ist	
1198	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonröhren, glasirte, und Steinzeugröhren	Münsterberg und umgekehrt	Czernowitz Lemberg Podgórze-Płaszów Podgórze-Bonarka Krakau	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der für den Tarif-Theil II, Heft 1, des Norddeutschen Güterverkehres mit Galizien und der Bukowina vom 1. Juli 1896 giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. Juli 1896	des Ausnahmetarifes 42	des Specialtarifes III		Im Kartirungswege		
1199	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Ausnahmetarife 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Hainfeld, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Sohland a/Spree, Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für die Anwendung der Ausnahmetarife 6 a und 6 b giltigen Bestimmungen des Sächs.-Westösterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Vom 20. Juni bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Sächsisch-Westösterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Besteht keiner	Für Ausnahmetarif 6 a 113 Pfennige Für Ausnahmetarif 6 b 109 Pfennige		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1200	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Lohe, in Säcken verpackt	Kimpolung	Nowosielitza (Bhf.) transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens Für Sendungen, welche ab Nowosielitza nach Russland, bezw. Rumänien per Achse weitergehen, müssen die betreffenden Frachtbriefe nach Nowosielitza (Bhf.) transit lauten. Die Weiterbeförderung per Achse nach Russland, bezw. Rumänien hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen) vom Tage des Eintreffens der Sendung in Nowosielitza an gerechnet zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen Für Sendungen, welche ab Nowosielitza nach Russland per Bahn weitergehen, müssen die betreffenden Frachtbriefe entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Nowosielitza (Bhf.) trs. (für Russland) lauten. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen (42 Tagen) erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Verbandsfrachtsatz	80 Heller		Im Rückvergütungswege / Im Kartirungswege	Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Nowosielitza bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, bezw. Rumänien, welche Belege keine Frachtrückerstattungs-Stempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland, bezw. Rumänien auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden	
									Heller	Heller	Heller			
1201	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Garne der Pos. G-3 und 4 des Tarif-Theiles I	Krainburg	Bozen-Gries	Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	363	339	24	Im Kartirungswege		
					Neumarkt-Tramin				379	354	25			
					St. Michele				396	370	26			
					Trento (Trient)				404	378	26			
					Roveredo				428	400	28			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1202	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Eichen-, Rusten- und Eschenklötze, sowie andere Rundhölzer, ausnahmlich jener Holzgattungen, welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind	Barcs (Wasserprovenienz) via Leoben	Passau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen (auch Schutzwagen). Die Sendungen müssen nach Barcs per Schiff gelangt sein. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Verschieden, je nach der Länge der Klötze	136 Heller inclusive ungarischer Steuer	Verschieden, je nach der Länge der Klötze	Im Kartirungswege		
1203	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Marmor in Blöcken, auch roh behauen	Peri transit	Prag	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit internationalen Frachtbriefen nach den Vorschriften für den böhmisch-italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 15. Juli 1891 für den böhmisch-italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg: 25·72	24·50	1·22	Kartirung		
1204	**Localbahn Stramberg-Wernsdorf**		Brennholz	Wernsdorf	Stramberg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Effectuirung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Organe, bezw. auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	10·4 Kreuzer	5·5 Kreuzer	4·9 Kreuzer	Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
48	Nr. 146 vom 19. December 1896	2530	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Steinkohlen und Coaks	Oswięcim transit	Sokal transit (für Russland)	Die für die Weiterbeförderung der Transporte ab Sokal nach Russland festgesetzte Frist von sechs Wochen (42 Tagen) wird auf 120 Tage verlängert, und hat diese Fristverlängerung auch auf jene Sendungen Anwendung zu finden, welche in der Zeit vom 20. Februar 1897 bis zum Publicationstage dieser Abänderung in Sokal angelangt sind	
49	Nr. 23 vom 25. Februar 1897	626	k. k. Oesterr. Staatsbahnen		Milch (exclus. condensirte Milch)	Stationen der Strecke: Radymno—Dembica und Strzyżow a. W.—Rzeszów	Rzeszów	Bei den beiden genannten Positionen ist in der Rubrik 5 zwischen „Radymno—Dembica“ und dem Worte „und“ einzuschalten: „Surochów—Lubaczów“.	
					Milchgefässe, leere, gebrauchte	Rzeszów	Stationen der Strecke: Radymno—Dembica und Strzyżow a. W.—Rzeszów		

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in **Lemberg** beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter **Maschinen** und **Werkstätteneinrichtungen** im öffentlichen Offertwege zu vergeben, und zwar:

eine Dampfmaschinenanlage,
eine Transmissionsanlage,
einen Ventilator.

Die Lieferung dieser Maschinen und Werkstätteneinrichtungen hat auf Grund der allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie der genauen Beschreibung zu erfolgen.

Diese Behelfe sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die Lieferung hat spätestens sechs Monate vom Tage der Bestellung zu erfolgen.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift

„Offert für die Lieferung von Werkstätteneinrichtungen“

bis zum **20. Juli 1897, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags bei der k. k. Staatsbahn-Direction statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. die Preise per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arbeiterschutzvorrichtungen, einschliesslich aller Zoll- und Patentgebühren franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur und unter Benützung der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann;
2. die Gewichte der offerirten Lieferungsgegenstände;
3. die Liefertermine;
4. die Garantiezeit;
5. die Einlieferungsstation.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen und Werkstätteneinrichtungen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungsgegenstände ein Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Liefertermine für jeden Lieferungsgegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungsgegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen Lieferungsbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein.

Die Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer 50 kr.-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als ein Bogen Kanzleipapier (21/34 cm), sind mit 1 fl.-Stempelmarken zu versehen.

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 31. December 1897 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Lieferungsgegenstände selbst erzeugen, beziehungsweise durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Lemberg, im Juni 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. **Wien, 17. Juni 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Misslitz zur Ortsgemeinde Misslitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Moriz Singer in Wien im Vereine mit dem Apotheker Friedrich Haselstein, dem Privatier Adolf König und dem Fabrikanten Josef Pollenz in Misslitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Misslitz der Linie Wien—Střelitz der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bis zur Ortsgemeinde Misslitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 22. Mai 1897. Z. 6428/I.

Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1896.

Nach der im Verordnungs-Blatte vom 12 Mai 1896, Nr. 53, pagina 961, veröffentlichten Uebersicht pro 1895 waren mit Ende des vorgenannten Jahres 565 km Eisenbahnen in Bauausführung verblieben. Hiezu kamen im Laufe des Jahres 1896:

A. Staatsbahnen: Die Erweiterung der Station Tarnopol sammt dem Parallelgeleise von dieser Station bis zur Abzweigung der Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol) von der Linie Lemberg—Podwołoczyska (2 km); die Erweiterungsanlagen in den Stationen Krasne und Złoczów (3 km), dann die Linien Chodorów—Podwysokie (42 km), Beraun—Duschnik (16 km), Barzdorf—Jauernig (6 km) und Haugsdorf—Weidenau (5 km), im Ganzen 74 km.

B. Theile der Wiener Stadtbahn: Die Lose 2 a, 2 c der Gürtellinie und das Los XXII der Wienthallinie, rund 2 km, im II. Semester. Strecken der Gürtellinie, der Vorortelinie und der Wienthallinie, im Ganzen 9 km.

C. Localbahnen: Die Linie Tarnopol—Kopyczynce exclusive Tarnopol—Ostrów der Ostgalizischen Localbahnen (63 km); die Bukowinaer Landesbahnen, und zwar die Linien Itzkany—Suczawa (5·1 km) und Hliboka—Sereth (15·34 km); die Theilstrecken Modřan—Měchenic—Dobřis und Pozar—Eule der Localbahn Čerčan-Modřan sammt Abzweigung Měchenic-Dobřiš (46 km); die Theilstrecken Pladen—Protiwitz—Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau (37 km); die Theilstrecken Melnik—Mšeno und Mšeno—Unter-Cetno der Localbahnen Melnik-Mšeno, Lhotka—Střelitz und Melnik-Elbeumschlagsplatz (43 km); die Localbahn Schlackenwerth - Joachimsthal (9 km); die Localbahnlinien Wr. Neustadt—Fischau—Puchberg—Schneeberg und Fischau — Wöllersdorf der Schneebergbahn (42 km); die Localbahn Zell am See-Krimml (Pinzgauer Bahn) (53 km); die Localbahn Saitz-Czeicz Göding (38 km); die elektrische Bahn Prag-Vysočan (4 km); die Localbahnlinien Nepolokoutz—Wiżnitz (45 km), Radautz—Frassin (42 km) und Lużan—Zalesczyki (43 km) der Bukowinaer Landesbahnen; die Localbahn Neuhaus-Neubistritz (31 km); die Theilstrecke Protiwitz—Luditz der Localbahn Rakonitz-Petschau (6 km); die

Localbahn St. Pölten—Kirchberg a. d. Pielach (30 km); die Localbahn Borki wielkie-Grzymałow (32 km); der Flügel nach Lieben der elektrischen Bahn Prag-Vysočan-Lieben (1 km); die Theilstrecke Settenz—Lobositz der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg und die Schleppbahn zur Elbe in Lobositz (37 km); die elektrische Strassenbahn in Czernowitz (7 km); die Theilstrecke Mähr.-Ostrau—Ostrawitzabrücke der Localbahn Mähr.-Ostrau—Přivoz—Witkowitz (1 km); die Theilstrecke Schulplatz—Schlossgarten der elektrischen Strassenbahn in Teplitz (1 km), im Ganzen 631 km.

Dem Verkehre wurden in der Zeit vom 1. Jänner bis letzten December 1896 übergeben: Das zweite Geleise in der Strecke Lemberg—Podzamcze der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska (6 km); das zweite Geleise in der Strecke Lemberg—Złoczów der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska (70 km); die Staatsbahnlinien Nieder-Lindewiese — Barzdorf (Heinersdorf) (27 km) und Niklasdorf—Zuckmantel (9 km); ferner die Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) (65 km); die Localbahn Salzburg-Oberndorf-Lamprechtshausen (26 km); die Theilstrecke Prag—Poděbradgasse—Nowa-Balabenka der elektrischen Bahn Prag-Vysočan (2 km), die Schleppbahn Monfalcone-Porto Rosega (3 km); der Flügel Mähr.-Ostrau—Ostrawitzabrücke der Localbahn Mähr.-Ostrau—Přivoz—Witkowitz (1 km); die Linie Tarnopol—Kopyczynce der Ostgalizischen Localbahnen (71 km); die Localbahn Schwarzenau-Zwettl (21 km); die Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gr.-Hollenstein der Ybbsthalbahn (26 km); die Localbahn Zwittau—Polička (19 km); die Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz (21 km); die Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal (9 km); die Localbahn Stramberg-Wernsdorf (7 km); die Strecke Prag—Poděbradgasse und der Flügel nach Lieben der elektrischen Bahn Prag—Vysočan—Lieben (3 km) und die Strecke Schulplatz—Schlossgarten der elektrischen Strassenbahn in Teplitz (1 km).

Nach Abrechnung der Differenz von 53 km, welche sich durch die Angabe der Baulänge der Linien Marienbad—Karlsbad und Karlsbad—Johanngeorgenstadt mit 93 km pro 1896 ergeben hat, verblieben mit Schluss dieses Jahres noch 838 km Staats-, Privat- und Localbahnen in Bauausführung, und zwar: die Staatsbahnlinie Halicz-Ostrow (Tarnopol), von welcher die Theilstrecke Podwysokie—Ostrów—Berezowica seit 25. Jänner 1897 bereits eröffnet ist (104 km); die Staatsbahnlinie Chodorów—Podwysokie (42 km); die Staatsbahnlinie Beraun—Duschnik (16 km); Theile der Wiener Stadtbahn (30 km); Baustrecken der Linien Marienbad—Karlsbad (14 km) und Karlsbad—Johanngeorgenstadt (26 km); die Localbahnlinie Barzdorf—Jauernig (6 km) und Haugsdorf—Weidenau (5 km); die Localbahnlinien Itzkany—Suczawa (seit Jänner 1897 eröffnet) (5 km), Hliboka—Sereth (gleichfalls seit Jänner 1897 eröffnet) (15 km), Nepolokoutz—Wiżnitz (45 km), Radautz—Frassin (42 km) und Lużan—Zalesczyki (43 km) der Bukowinaer Landesbahnen; die Localbahn Neuhaus-Neubistritz (31 km); die Localbahn Čerčan-Modřan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřiš (62 km); die Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau (69 km); die Localbahn Melnik-Mšeno mit den Abzweigungen Lhotka-Střednitz und Melnik-Elbeumschlagsplatz (29 km); die Localbahn Mšeno—Unter-Cetno (14 km); die Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach (30 km); die Localbahn Borki wielkie-Grzymalów (32 km); die Localbahn Wr. Neustadt-Puchberg-Schneeberg und Fischau-Wöllersdorf (Schneebergbahn) (42 km); die Localbahn Zell am See-Krimml (Pinzgauer Bahn) (53 km); die Localbahn Saitz-Czeicz-Göding (38 km); die Theilstrecke Settenz—Lobositz der Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg sammt Schleppbahn zur Elbe in Lobositz (37 km); die elektrische Strassenbahn in Czernowitz (7 km) und der Flügel nach Lieben der elektrischen Bahn Prag-Vysočan-Lieben.

An Stationen und Haltestellen wurden mit der Betriebseröffnung dem Verkehre übergeben:

Auf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen die Stationen Salzburg-Itzling, Anthering, Weitwörth, Oberndorf, Bürmoos und Lamprechtshausen für den Gesammtverkehr, sodann die Station Salzburg für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, ferner die Haltestellen Itzling-Plainbrücke, Muntigl, Acharting, Ziegelhaiden für den Personen- und Gepäcksverkehr, schliesslich die Halte- und Ladestellen Bergheim, Pabing für den Personen-, Eilgut- und beschränkten Güterverkehr und die Ladestelle Acharting nur für Wagenladungsfrachtenverkehr.

Auf der Valsuganabahn die Stationen Villazano, Roncegno, Pergine, Caldonazzo, Levico, Roncegno-Marter, Borgo, Villagnedo-Strigno und Grigno für den Gesammtverkehr, ferner die Haltestellen Povo, S. Cristoforo, Calceranica, Barco, Novaledo, Castelnuovo, Ospedaletto und Tezze für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Haltestelle Ponte-altò nur für den Personenverkehr.

Auf der Localbahnlinie Nieder-Lindewiese—Barzdorf (Heinersdorf) die Stationen Setzdorf, Friedeberg, Jungferndorf, Haugsdorf und Barzdorf für den Gesammtverkehr, die Ausweiche „Am Gemärke" für den Personen- und Güterverkehr in Wagenladungen und die Haltestellen Domsdorf für den Personen- und Güterverkehr in ganzen Wagenladungen und Oberhermsdorf für den Personenverkehr.

Auf der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel die Stationen Endersdorf und Zuckmantel für den Gesammtverkehr.

Auf der Linie Tarnopol—Kopyczynce der Ostgalizischen Localbahnen die Stationen Ostrów-Berezowica, Proszowa, Mikulince-Strusów, Trembowla, Dereniówka und Chorostków für den Gesammtverkehr.

Auf der Localbahn Schwarzenau-Zwettl die Stationen Bernschlag, Hörmanns, Gross-Globnitz und Zwettl für den Gesammtverkehr und die Haltestelle Gerotten-Stift Zwettl für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Auf der Strecke Waidhofen a. d. Ybbs—Gr.-Hollenstein der Ybbsthalbahn die Stationen Waidhofen a. d. Ybbs Localbahn, Gstadt-Ybbsitz, Opponitz, Klein-Hollenstein und Gross-Hollenstein für den Gesammtverkehr, ferner die Halte- und Verladestelle Kreilhof für den Personen- und Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen, die Verladestelle Gaissulz für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen und die Haltestelle Seeburg für den Personenverkehr.

Auf der Localbahn Zwittau—Polička die Stationen Blumenau und Polička für den Gesammtverkehr und die Haltestellen Stangendorf und Laubendorf für den Personenverkehr und Zwittau für den Personen- und Güterverkehr in ganzen Wagenladungen.

Auf der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz die Stationen Třebelowitz und Jamnitz für den Gesammtverkehr, ferner die Haltestelle Jatzbau für den Personen- und Gepäcksverkehr und die Halte- und Verladestelle Dieditz für den Personen-, Gepäcks-, Eilgutverkehr und Güterverkehr in ganzen Wagenladungen.

Auf der Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal die Station Joachimsthal für den Gesammtverkehr, ferner die Haltestellen Schlackenwerth und Unterbrand für den Personenverkehr und Oberbrand für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr in ganzen Wagenladungen.

Auf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf die Stationen Stramberg und Wernsdorf für den Gesammtverkehr und die Haltestelle Senftleben für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Schliesslich wurden auf den dem Betriebe übergebenen Theilstrecken der elektrischen Bahnen in Prag und Teplitz und auf jener der Localbahn Mähr.-Ostrau—Přivoz—Witkowitz eine grössere Zahl von Stationen, Ausweichen und Haltestellen für den Personenverkehr eröffnet.

Veränderungen und Vermehrungen.

I. Auf den Staatsbahnlinien und den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen.

a) An neuen Haltestellen kamen zur Eröffnung: Unterperfuss zwischen den Stationen Kematen in Tirol und Zirl der Linie Innsbruck—Feldkirch, Rozanka zwischen den Stationen Tuckla und Sławsko der Linie Lemberg—Lawoczne, Felsztyn zwischen den Stationen Chyrów und Głeboka der Linie Chyrów—Stryj, Tiefenthal zwischen den Stationen Absdorf-Hippersdorf und Gross-Weikersdorf der Linie Wien—Eger, Tepljuh zwischen den Stationen Siverić und Kosovo der Linie Spalato—Knin für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; Komarówka zwischen den Stationen Nizniów und Korościatyn der Linie Stanislau—Husiatyn, Jankowa zwischen den Stationen Bobowa und Stróże der Linie Tarnów—Leluchów(—Orló) für den Personen- und beschränkten Güterverkehr; Ravelsbach zwischen den Stationen Ziersdorf und Limberg-Maissau, Begliano zwischen den Stationen Ronchi und Pieris-Turiacco der Localbahnlinie Monfalcone—Cervignano, Blanitz zwischen den Stationen Barau und Strunkowitz der Localbahnlinie Wodňan—Prachatitz, Wierchomla zwischen den Stationen Piwniczna und Zegiestow der Linie Tarnów—Orló für den Personen- und Gepäcksverkehr; Castel-Vitturi zwischen der Haltestelle Castel-Cambio und der Station Castelvecchio der Linie Spalato—Knin für den Personen-, beschränkten Gepäcks-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr, wogegen die Haltestelle gleichen Namens in km 16·475 geschlossen wurde; Ederbauer zwischen den Stationen Frankenmarkt und Strasswalchen der Linie Linz—Salzburg für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr unter gleichzeitiger Umwandlung in ein Bahnstationsamt.

b) Umgewandelt wurde: die Station Stein-Irresdorf der Linie Budweis—Salnau für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und beschränkten Frachtstückgutverkehr; Kłaj der Linie Krakau—Lemberg für den Gesammtverkehr; Linz-Umschlagplatz der Linie Linz-Bahnhof—Linz-Donauumschlagplatz für Loco-Auf- und Abgabe von Gütern in ganzen Wagenladungen; die Haltestelle Gross-Senitz der Linie Olmütz—Čellechowitz—Kosteletz für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Eilgut- und Wagenladungsgüterverkehr; Neu-Sandec Stadt der Linie Zwardon—Neu-Zagórz für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Eilgutverkehr.

II. Auf Privatbahnen.

a) An neuen Stationen und Haltestellen gelangten zur Eröffnung: Hrdly zwischen den Stationen Hrobec und Theresienstadt der Linie Prag—Bodenbach, Aschmeritz zwischen den Stationen Mislitz und Bochtitz der Linie Wien—Střelitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für den Personenverkehr, Wittmannstetten zwischen den Stationen Preding-Wieselsdorf und Gross-Florian der Linie Lieboch—Wies der Graz-Köflacher Bahn für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, Linz-Versorgungshaus zwischen den Haltestellen Locomotivfabrik und Scharlinz der Linie Linz—Kremsmünster der Kremsthalbahn für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Station Werndorf zwischen den Stationen Kalsdorf und Wildon der Linie Wien—Triest für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Katzelsdorf zwischen den Stationen Wr.-Neustadt und Neudörfl der Linie Wr.-Neustadt—Oedenburg der Südbahn-Gesellschaft für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr, Steinbruch auf der Linie Mähr.-Weisskirchen—Krasne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Lieferung von Stein- und Schottermateriale in ganzen Wagenladungen.

b) Umgewandelt wurde: die Station Fritzens-Wattens der Linie Kufstein—Ala der Südbahn-Gesellschaft für den Gesammtverkehr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Kolin-Čerčan. (Theilstrecke Kohljanowitz—Čerčan, Variante Rattai—Přiwlak, Schleppbahn zur Glasfabrik in Sazan und Flügel Rattai—Kačow: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung betreffend das Detailproject für den Streckentheil Kohljanowitz—Čerčan (km 24·0—64·8), für die Variante Rattai—Přiwlak (km 37·117—39·349), für die Schleppbahn zur Glasfabrik in Sazan und für den Flügel Rattai-Kačow der Localbahn Kolin—Čerčan auf den 18. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [E.-M.-Z. 9016/I.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Linie Lužan—Zaleszczyki: Bauherstellungen.) Die von der Bauunternehmung E. Gross & Comp. im Wege der Bauaufsicht der Bukowinaer Landesbahnen vorgelegten Detailprojecte für das Aufnahmsgebäude und den Güterschuppen in der Station Kotzman, sowie für das Wasserstationsgebäude in der Station Wereczanka der Localbahn Lužan-Zaleszczyki wurden gutgeheissen und an die k. k. Landesregierung in Czernowitz mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7759/I.]

Pinzgauer Localbahn. (Feststellung der feuersicheren Herstellungen: Commissionelle Verhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die commissionelle Verhandlung betreffend die Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf der Pinzgauer Localbahn auf den 19. Juni anberaumt. [E.-M.-Z. 8843/I.]

Kleinbahn zum Rennplatze Kottingbrunn. (Durchlass in km 0·162.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Detailproject (Mauerwerks- und Eisenconstructionsplan) für den offenen Durchlass in km 0·162 der Kleinbahn zum Rennplatze in Kottingbrunn wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z 8540/I.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. Mai, Z. 25.007, der Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma Samuel Horovitz & Söhne für eine von einem geeigneten Punkte der Stadt Nagy-Szeben (Hermannstadt), eventuell im Anschlusse an die projectirte städtische Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54, Vorconcession Post 1) ausgehenden, über die Gemarkung der Gemeinde Kis-Csür im Viznakuthale und mit Berührung der Stadt Visznaka bis zum dortigen Badecurhause führenden schmalspurigen Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. Mai, Z. 27.145, dem Budapester Advocaten Dr. Eugen Nagy für eine von der Mecsetgasse (Buda [Ofen]) ausgehende, an der Ostseite des Josefsberges und an der Südseite des Rochusberges des Svábhegy- (Schwabenberg-) Gebirgsstockes mit Berührung der Station Városmajor (Stadtmeierhof) der auf den Svábhegy führenden Zahnradbahn einerseits bis zum Lipótföld (Leopoldifeld), beziehungsweise bis zur Kreuzung der einerseits nach Hidegkut, andererseits nach Nagy-Kovács führenden Strassenlinie und von dort aus mit Umgehung des Lindenberges eine a) bis Budakesz, b) andererseits bis Hidegkut, c) schliesslich eine von einem geeigneten Punkte der Linie b) abzweigende, über Maria-Remete bis Nagy-Kovácsi führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft. (Ministerial-Erlass, den Ausbau des zweiten Geleises und Einführung des ausschliesslich elektrischen Betriebes betreffend.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat auf Grund des am 12. April (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10 und 24) aufgenommenen Protokolles über die administrative Begehung der Trasse für das zweite Geleise der Friedhoflinie der elektrischen Stadtbahn-Gesellschaft die principielle Baubewilligung ertheilt mit dem Bemerken, dass ein separater Anhang zur Concessionsurkunde nicht nothwendig, und dass die factische Baubewilligung von der Ortsbehörde einzuholen sei. Die Arbeit muss, vom Tage der Behändigung der Baubewilligung gerechnet, binnen sechs Monate fertiggestellt sein, und mit der Betriebseröffnung auf dem zweiten Geleise muss auch der Verkehr der Dampftramway auf der ganzen Linie definitiv eingestellt werden.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Miskolcz. (Eröffnung.) Der Bau der Miskolczer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1895) ist bereits so weit vorgeschritten, dass die Eröffnung des Betriebes anfangs Juli stattfinden wird, nachdem die bereits begonnenen Probefahrten bisher ein günstiges Resultat ergaben.

Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe im Bereiche Budapests. (Erlass des kgl. ungar. Handelsministers, die Einführung von Fangapparaten zum Schutze vor Verunglückung von Passanten durch Ueberfahren betreffend.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat zur Erhöhung der Sicherheit des elektrischen Strassenbahnverkehrs eine umfassende praktische Erprobung jener Apparate angeordnet, welche nach der Versicherung ihrer Erfinder das Ueberfahren von Personen durch die Wagen der mit Elektricität und Dampfkraft betriebenen Strassenbahnen verhindern sollen. Es wurden zu diesem Zwecke die Directionen aller auf dem Gebiete Budapests exploitirenden Strasseneisenbahnen angewiesen, auf jedem der den verschiedenen Gesellschaften gehörenden Betriebsnetze Wagen mit den verschiedenen Schutzapparaten auszurüsten und nach entsprechender Versuchsdauer über den relativen und absoluten Werth derselben Bericht zu erstatten. Des Ferneren wurde sowohl die Oberstadthauptmannschaft, als die hauptstädtische Communalbehörde beauftragt, die pünktliche Ausführung dieser Verordnung zu überwachen.

— (Abschluss eines Péagevertrages.) Zwischen den Directionen der Budapester Stadtbahnen und jener der Budapester Strasseneisenbahnen wurde behufs wechselseitiger Befahrung einzelner Streckenabschnitte durch von beiden Gesellschaften mit Elektricität betriebene Wagen ein Péagevertrag abgeschlossen, der bezüglich der Linie Calvinplatz—Hauptzollamt—Franz Josefs-Brücke sofort in Kraft getreten ist.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Technisch-polizeiliche Begehung der auf elektrischen Betrieb eingerichteten Linie Budapest—Köbánya [Steinbruch] und Einführung einer Schutzvorrichtung gegen Inductionsströme.) Am 22. Mai fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die technisch-polizeiliche Begehung der auf elektrischen Betrieb umgestalteten Hauptlinie Budapest—Köbánya der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft, ferner die technische Prüfung der neuen Strom-Centralerzeugungsstation statt. Diese ist mit sechs Kesseln zu je zehn Atmosphären mit je 300 m² Heizfläche, ferner mit vier Dampfmaschinen zu je 700 effectiven Pferdekräften eingerichtet, von welchen zwei Dynamos zu je 1000 Pferdekräften gespeist werden. An der Endstation Köbánya ist eine Remise für 35 Motorwagen mit Reparaturswerkstätte errichtet. Die Type der auf der neuen Linie in Betrieb gesetzten Motorwagen entspricht im Allgemeinen jener der auf den übrigen Linien verkehrenden. Die neuen Wagen sind zur Verminderung der die Telegraphen- und Telephonleitungen nachtheilig beeinflussenden Inductionsströme mit Drosselspulen ausgestattet; die Kasten ruhen auf verbesserten Federn, durch welche die Wirkung von Oscillationen bei Ueberfahren der Schienenstösse, Wechsel und Kreuzungen vermieden wird, und führt jeder Wagen einen Rettungskasten mit sich, welcher alles Erforderliche zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen enthält. Da der Bauzustand der Strecke und die Einrichtung der Wagen, sowie der Stromerzeugungsstation als entsprechend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Kis-Szabadka.) Am 6. Juni wurde auf der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof zwischen den Stationen Mura-Király und Csáktornya, beim Wächterhause Nr. 44, eine Personen-Haltestelle mit der Benennung Kis-Szabadka eröffnet, und nehmen daselbst die Personen-, bezw. Lastzüge mit Personenbeförderung Nr. 205, 206, 207, 208, 249 und 264 je eine Minute Aufenthalt. Fahrkarten-Ausgabe und Gepäcksaufnahmen finden in dieser Haltestelle nicht statt, und werden die Gebühren durch die Conducteure im Nachzahlungswege eingehoben.

Projectirter Bau einer Brücke über die Donau zwischen Baja und Battaszék. (Ausführungsbeschluss.) Die kgl. ungar. Regierung hat den Bau einer stabilen Eisenbahnbrücke zwischen der Endstation Baja der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szabadka-Baja der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad und der Localbahn Ujvidék-Baja und der am rechten Donauufer gelegenen Station Báttaszék der gleichfalls als Sackbahn endigenden Linie Báttaszék—Dombovár (—Fiume) beschlossen. Der Bau dieser Brücke wird in Anbetracht des weitläufigen Inundationsterrains und der im Allgemeinen schwierigen Fundirung der Pfeilerbauten allerdings mit bedeutenden Kosten und technischen Schwierigkeiten verbunden, jedoch von eminenter Bedeutung für den Fiumaner Verkehr und insbesondere während der Wintermonate dann sein, wenn der Verkehr des Trajectes zwischen Gombos und Erdöd wegen Eisrinnens eingestellt werden muss.

Localbahn Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza. (Constituirende Generalversammlung.) Am 29. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Dr. Ludwig Králik die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1893, Vorconcession Post 1) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über die bisher im Interesse der Realisirung des Projectes eingeleiteten Massnahmen zum Vortrage, welchem zufolge mit Genehmigung des kgl. ungar. Handelsministers der Bau der Bahn bereits in Angriff genommen wurde und dessen Vollendung noch im Laufe des Jahres voraussichtlich erfolgen wird. Die effectiven Baukosten dieser, von der Knotenpunktstation Szolnok des östlichen mittelungarischen Eisenbahnnetzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, bezw. der Hauptlinie Budapest—Szolnok—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und diese in radialer Richtung in der Station Kis-Kun-Félegyháza mit deren Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova verbindenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und als solche von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden 64·3 km langen Linie sind mit 1,900.000 fl., d. i. 29.549 fl. pro laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 154.300 fl.

für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung der Durchführung der Finanzirung erklärte die Unternehmung ihre Constituirung als Actiengesellschaft, worauf die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath erfolgten. Zum Präsidenten des Directionsrathes wurde Dr. Ludwig Králik und zu dessen Vicepräsidenten Ludwig Beniczky und Carl Bagossy gewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Die Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Kramer & Co. in Berlin planen den Bau einer elektrischen Kleinbahn von Hettstedt über Leimbach nach Bahnhof Eisleben mit Abzweigungen von Leimbach nach Bahnhof Mansfeld und von Eisleben nach Helfta.

Von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln wird der Bau einer mit Locomotiven zu betreibenden vollspurigen Kleinbahn von Düsseldorf über Kaiserswerth nach Duisburg geplant.

Preussen. (Kleinbahnen sollen keine Transitbahnen sein.) Im preussischen Abgeordnetenhause wurden jüngst anlässlich der Berathung des Eisenbahnetats billige Transittarife für die Kleinbahn Guben-Forst angesprochen.

Hierauf hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen Folgendes geantwortet: Meine Herren! Wir kommen jetzt in die allgemeine Erörterung der Frage hinein, und ich möchte, ehe wir dazu übergehen, wenigstens diesen Specialfall auch meinerseits hoffentlich zur Erledigung bringen. Als die Interessenten für die Bahn Forst-Guben sich zum ersten Mal mit dem Antrag um Genehmigung einer Kleinbahn an mich wandten durch die Provinzialbehörde, sagten sie ausdrücklich, dass von einem irgend erheblichen Durchgangsverkehr nicht die Rede sein könne; nicht für diesen, sondern für den Localverkehr solle in erster Linie die Bahn gebaut werden. Allmälig wuchsen nun aber, wie es scheint, in den Verhandlungen mit den Unternehmern die Aufgaben für die Bahn, und sie dehnten nunmehr ihr Augenmerk über die eigentlichen örtlichen Verkehre hinaus auf solche Verkehre, die als allgemeine Eisenbahnverkehre angesehen werden müssen! Meine Herren, was steht denn im Kleinbahngesetz? Im Kleinbahngesetz ist allerdings keine genau umschriebene Begriffsdefinition der Kleinbahn gegeben, es ist aber doch in dem zweiten Absatz des § 1 Folgendes bestimmt:

> Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Locomotiven betrieben werden.

Meine Herren, wenn sie dieses Schema auf die Bahn von Forst nach Guben anwenden und damit den Verkehr vergleichen, welchen dieselbe in Anspruch nimmt, beispielsweise den Kohlenverkehr von Staatsbahnstationen nach Staatsbahnstationen, so werden Sie wohl zu der Ueberzeugung kommen, dass sie als eine Kleinbahn nicht mehr angesehen werden kann. Die beiden Entscheidungen, meine und die der Halleschen Direction, stehen darin durchaus nicht im Widerspruch; ich konnte die Bahn als eine Kleinbahn ansehen und meine Genehmigung zusagen, da die betreffenden Interessenten sich innerhalb des Rahmens hielten; sowie sie aber über den Rahmen hinauskommen und mit ihren Anträgen auf directe Expedition, Nachlass der Expeditionsgebühren und Uebernahme des grösseren Kohlenverkehres an die Hallesche Direction herantraten, war diese verpflichtet, ihnen zu sagen: nun hört es mit der Kleinbahn auf, mit diesen Ansprüchen tritt sie in Reih und Glied mit den Eisenbahnen, die dem Gesetze vom 3. November 1838 unterstellt sind.

Graf von Frankenberg erwähnt eine Entscheidung der Eisenbahn-Verwaltung, welche in den Interessentenkreisen das grösste und unliebsamste Aufsehen erregt habe wegen der Menge von Schranken und Vorbehalten, an die der Minister seine Genehmigung knüpfe. Es werde dabei offenbar von der Besorgniss ausgegangen, dass jede Kleinbahn den bestehenden Staatsbahnen Concurrenz machen könne.

Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen: Meine Herren! Ich habe den Kleinbahnen gegenüber ein ganz gutes Gewissen. Seit dem Jahre 1892 ist das Kleinbahnwesen in einer Entwicklung begriffen, die weder die Staatsregierung noch das Land erwartet hat, und es kommen Momente, wo mir, wenigstens in einzelnen Gegenden, die Entwicklung schon etwas zu rapid erscheint. Es haben zu dieser Entwicklung auch eine Reihe von Erwerbsgesellschaften beigetragen, denen selbstverständlich die Rente in diesen Kleinbahnen die Hauptsache ist.

Meine Herren, um Ihnen auf die Anführung des Herrn Grafen Frankenberg ein Bild zu geben, wie die Entwicklung vor sich gegangen ist, wiederhole ich die Ziffern, die ich gestern Abend in später Mitternachtsstunde in der Eisenbahncommission dieses hohen Hauses vorgetragen habe. Es sind seit Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. Juli 1892 bis zum 1. October 1896 129 Kleinbahnen in einer Gesammtlänge von 2520 km genehmigt. Ich bitte dabei zu berücksichtigen, dass das erste Jahr nach Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes eigentlich mehr ein Orientirungs- und Vorbereitungs- als praktisches Jahr für die Kleinbahnen gewesen ist. Von diesen 2520 km sind am 1. April d. J. bereits fertig gewesen und in Betrieb genommen 2090 km, 430 Kilometer waren noch im Bau begriffen. Insgesammt sind seit 1892 146 Kleinbahnunternehmungen genehmigt und fernere 329 als Kleinbahnen meinerseits zugelassen.

Meine Herren, aus diesen Ziffern, glaube ich, geht doch so viel hervor, dass der Arbeitsminister durchaus nicht streng gegenüber den Kleinbahnen verfährt. Aber, meine Herren, der Arbeitsminister ist durch das Gesetz gebunden. Die Kleinbahn sollte keine Eisenbahn werden und ist darum in ganz anderer Weise rechtlich und factisch durch das Gesetz gestellt, wie eine Eisenbahn; sie hat weder die Rechte, noch die Pflichten, wie sie aus der Reichsverfassung hervorgehen; sie steht weder unter der Betriebsordnung, noch unter der Verkehrsordnung; sie ist andererseits mit einer ganzen Reihe von Privilegien ausgestattet, die die Eisenbahnen nicht haben. Sie sollte eben keine Eisenbahn werden, sondern sie sollte den Localverkehr zwischen benachbarten Gemeindebezirken vermitteln, sie sollte der Zubringer, die Stichbahn im grossen Ganzen werden, die den Verkehr von und nach der Eisenbahn zu bewältigen hätte. Mit der weiteren Entwicklung ist naturgemäss auch der Wunsch gewachsen, aus diesen Kleinbahnen allmälig Eisenbahnen zu machen; insbesondere da, wo es dringend erwünscht erschiene, baldigst Renten aus dem Unternehmen zu erzielen, und zu dem Ende sich unter den Privilegien des Kleinbahngesetzes und ohne die Lasten des Eisenbahngesetzes an den Verkehren der Staatseisenbahn durch Abkürzung von Linien u. s. w. zu betheiligen.

Meine Herren, so lange wir im Staatseisenbahnsysteme stehen — und ich glaube, mich in Uebereinstimmung mit sämmtlichen Mitgliedern dieses hohen Hauses zu befinden, wenn ich annehme, dass es als ein Segen für das Land zu betrachten ist, dass die Verstaatlichung eingetreten ist, und da durchaus kein Grund ist, aus diesem Staatsbahnsystem wieder in ein gemischtes überzugehen — wenn man auf dem Standpunkt steht, dann darf man auch nicht auf Umwegen zu dem gemischtem Systeme zurückkehren; und das sind Umwege, wenn durch Vermittlung der Kleinbahnen allmälig wieder ein gemischtes System ins Land einzieht.

Herr Graf Frankenberg hat eine Reihe von Beispielen angeführt, in denen der Bau der betreffenden Bahn als Kleinbahn verweigert worden; in einem Theile dieser Beispiele hat schon die Reichsbehörde Einspruch erhoben und verlangt, dass die Bahn dem Eisenbahngesetze unterstellt werde, dass sie so gebaut und eingerichtet werden muss, dass die Betriebsordnung und die Verkehrsordnung für deutsche Eisenbahnen Anwendung finden kann.

Ich möchte aber nicht weitläufig werden und möchte mich beschränken auf den, wie mir scheint, Hauptpunkt aus den Erörterungen des Grafen Frankenberg; das ist nämlich der Punkt, wo der Eisenbahnminister Anstand nimmt, den Kleinbahnen Durchgangsverkehr zu überlassen. Meine Herren, soweit ich verstanden habe, befindet sich der Herr Graf Frankenberg aber in einem Irrthum. Es soll den Kleinbahnen nicht verwehrt werden, von irgend einer Staatsbahnstation auf irgend eine Station ihrer Kleinbahn Transporte zu übernehmen, es soll ihr auch nicht verwehrt werden, von irgend einer Kleinbahnstation nach einer Staatsbahnstation Transporte zu bringen. Was ihr nur verwehrt werden soll in der Regel — es können Fälle vorkommen und sind schon wiederholt vorgekommen, wo das im allgemeinen wirthschaftlichen Interesse auch gestattet wird — ist, dass die Kleinbahnen sich als Mittelglieder, als Durchgangsstrecken, zwischen zwei Eisenbahnstationen schieben. Sie würden damit in das eigentliche Eisenbahnnetz als Mittelglieder eintreten müssen, und dazu sind sie nicht bestimmt und nicht geeignet.

Meine Herren, ich habe, um keine Unklarheit über die Stellung des Arbeitsministers zu den Kleinbahnen zu lassen, bei der Einbringung des diesjährigen Anleihegesetzes demselben den genannten Erlass, sowie eine Reihe anderer Materialien mitgegeben. Ausser diesem Erlasse ist das eine Denkschrift über die Entwicklung des Kleinbahnwesens, sowie die Erörterung der

Frage, inwiefern die Kleinbahnen an den Expeditionsgebühren und den directen Tarifen zu bethätigen sein würden; Sie finden diese Schriftstücke in dem dem Abgeordnetenhause übergebenen Materiale. Meine Herren, ich bin fest überzeugt, wenn Sie dieses Material einsehen und sich vergegenwärtigen, welche kolossale Entwicklung das Kleinbahnwesen inzwischen genommen hat, wie auch namentlich in der Provinz, der Herr Graf von Frankenberg angehört, wo in der allerletzten Zeit noch 40 Genehmigungsgesuche für Kleinbahnen genehmigt worden sind, so glaube ich, wird Herr Graf von Frankenberg nicht daran festhalten wollen, dass Seitens des Ministeriums nicht mit Wohlwollen die Frage der Kleinbahnen und ihrer Concessionirung behandelt worden ist.

Italien. (Mailänder Tramway.) In jüngster Zeit ist ein Project für eine neue elektrische Linie aufgestellt worden, welche vom Platze San Pietro in Sala ausserhalb Porta Magenta ausgehen, nach S. Siro führen und in die bereits bestehende Linie Porta Volta—Musocco einmünden soll. Auf dem Platze San Pietro in Sala würde auch eine Verbindung mit der elektrischen Stadtlinie hergestellt.

— (Gebühren für die Desinfection der Frachtwagen.) Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, haben mehrere Handelskammern darüber Beschwerde geführt, dass die Desinfection im Sinne des Artikels 107 der Tarifgebühren den Handel beeinträchtige, und dass besonders die Art und Weise der Anwendung eine viel zu beschwerliche sei. Es wurde dem Wunsche Ausdruck verliehen, dass die Gebühr die Höhe der effectiven Kosten, welche die Desinfection verursacht, nicht überschreiten solle. Bei kleinen Sendungen solle die Gebühr nicht mehr als 10 Cts. betragen. Auch sollen die in geschlossenen Gefässen versendeten Frachten, welche von vorneherein als nicht infectiös erkannt werden, von der im gedachten Artikel 107 vorgesehenen Gebühr von 1 fl. gänzlich befreit werden.

Frankreich. (Ausdehnung des Bahnnetzes Ende 1896.) 1. An Eisenbahnen von allgemeinem Interesse waren am 31. December 1896 im Betriebe: 37.117 km (553 km mehr als im Vorjahre) concessionirt, für gemeinnützig erklärt oder in Aussicht genommen 43.241 km. 2. An Localbahnen waren im Betriebe: 4056 km (+ 167 km), concessionirt 5115 km. 3. An Strassenbahnen waren im Betriebe: 2439 km (+ 272 km), concessionirt 3594 km.

In Algerien waren 2933 km Eisen- und 85 km Strassenbahnen im Betriebe, 3472 km Eisen- und 177 km Strassenbahnen concessionirt.

— (Gemeinnützigkeitserklärungen von Eisenbahnprojecten.) Als gemeinnützig sind erklärt worden:

1. Ein von der Stadt Chalons sur Marne an Eduard Cauderay am 28. October 1896 concessionirtes elektrisches Strassenbahnnetz für Personenverkehr.

2. Die der Orléansbahn durch Gesetz vom 20. März 1893 unter Vorbehalt concessionirten Linien von Uzerche über Seilhac nach Tulle, von dieser Linie nach Treignac, von Tulle nach Argentat; der Generalrath der Correze hat sich durch die Beschlüsse vom 25. April und 12. September 1895 zum Ersatze der Grunderwerbskosten erboten.

3. Die am 25. November 1896 vom Departement Seine Inférieure an Armand Requier concessionirte, für Personen- und Eilstückgutverkehr bestimmte elektrische Strassenbahn von Rouen (Corneillebrücke) nach Blosseville Bonsecours und Mesnil Esnard.

4. Die am 30. Jänner der Westbahn concessionirten Quaibahnen im Penhoëtbecken des Hafens St. Nazaire.

5. Die von der Staatsbahn herzustellenden Quaibahnen von la Pallice.

6. Die am 23. März 1896 der Departements-Eisenbahngesellschaft concessionirte Linie von allgemeinem Interesse von Ferriéres-Courçon (St. Jean d'Angely-Marans) nach Epannes (Niort la Rochelle).

7. Das am 11. Mai 1896 vom Departement Eure et Loire an Gebr. Beldant und Baïrt Söhne concessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahnnetz mit mechanischer Triebkraft Léves—Bonneval, St. Sauveur—Chateauneuf und Brexolles—Dreux.

8. Die von der Stadt le Havre am 30. Juni 1896 der Compagnie des voies ferrées économiques concessionirte, für Personen- und Eilstückgutverkehr bestimmte elektrische Strassenbahn le Havre—Montivilliers.

9. Im Fürstenthum Monaco ist die Anlage eines elektrischen Strassenbahnnetzes für gemeinnützig erklärt worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 17. Mai fand in Prag unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Josef Tragy und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Hofrathes Alois Hofmann die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Buschtěhrader Eisenbahn statt. Bei derselben waren 95 Actionäre anwesend, welche 11.205 Actien lit. A mit 2205 Stimmen und 38.604 Actien lit. B mit 1814 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht für das Jahr 1896 führt bezüglich der Conversion der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen aus, dass von den Ende 1895 im Umlaufe befindlichen 182.300 Stück 5perc. Prioritätsobligationen per 27,345.000 fl. mit Ende 1896 nur mehr 19.007 Stück per 2,851.000 fl. im Umlaufe verblieben, so dass von den Ende 1895 im Umlaufe befindlichen $4^1/_2$perc. Goldprioritäten Emission 1882 per 12,515.000 Mk. am 22. Juli 1896 ein Nominale von 6,515.000 Mk. ausgelost und der Rest per 6,000.000 Mk. per 1. April 1897 gekündigt wurde. Beim gesammten Prioritätendienst (Verzinsung und Amortisation) ergab sich ein Mindererforderniss für lit. A mit 79.500 fl., für lit. B mit 74.406 fl. Der Verkehr auf den gesellschaftlichen Bahnlinien ist im Betriebsjahre 1896 bedeutend gestiegen. Auf der A-Strecke wurden befördert: 989.459 (+ 18.314) Personen, 2295 (+ 46) t Reisegepäck, 13.738 (+ 1760) t Eilgut, 964.937 (+ 112.487) t diverse Güter und 18,76.038 (+ 6325) t Kohle; im Ganzen betrug die beförderte Gütermenge 3,022.771 (+ 84.920) t. Auf der B-Strecke wurden befördert: 1,681.812 (+ 38.678) Personen, 5945 (+ 116) t Reisegepäck, 13.577 (+ 1097) t Eilgut, 854.836 (+ 90.972) t diverse Güter und 3,165.653 (+ 116.680) t Kohle; im Ganzen betrug die beförderte Gütermenge 4,148.163 (+ 199.888) t. Dementsprechend haben sich auch die Einnahmen aus diesen Verkehren gehoben. Beim lit. A-Unternehmen betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 583.319 (+ 10.426) fl., aus dem Güterverkehre 3,388.716 (+ 53.978) fl., aus Verschiedenem 188.545 (+ 13.307) fl., sohin die Gesammteinnahmen 4,160.580 (+ 77.712) fl., während sich die Gesammtausgaben auf 1,904.490 (+ 71.683) fl. beliefen. Der Bahnbetriebsüberschuss stellte sich daher auf 2,256.089 (+ 6028) fl. Beim lit. B-Unternehmen betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre 910.527 (— 7181) fl., aus dem Güterverkehre 5,331.531 (+ 344.246) fl., aus Verschiedenem 233.869 (+ 26.790) fl., sohin die Gesammteinnahmen 6,475.927 (+ 363.854) fl. Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 2,806.943 (+ 172.546) fl., so dass sich der Bahnbetriebsüberschuss auf 3,668.984 (+ 191.308) fl. stellte.

Der Kohlenwerksbetrieb ergab eine Gesammtproduction von 510.520 (+ 21.075) t, der Betriebsüberschuss stellte sich auf 334.467 fl., der sich nach Abzug der Investitionskosten auf 310.401 fl. ermässigte.

Demnach stellten sich die Erträgnisse der beiden Unternehmungen wie folgt:

lit. A.	Gulden	
Bahnbetriebsüberschuss	2,256.089	(+ 6.028)
Halber Ueberschuss des Kohlenwerkes . .	155.201	(— 3.416)
Activzinsen	108.020	(+ 39.799)
	2,519.310	(+ 42.410)
ab Prioritätendienst . . .	935.738	(— 79.489)
Reinertrag . . .	1,583.572	(+ 121.908)

lit. B.	Gulden	
Bahnbetriebsüberschuss	3,668.985	(+ 191.309)
Halber Betriebsüberschuss des Kohlenwerkes	155.200	(— 3.416)
Activzinsen	149.121	(+ 73.176)
	3,973.306	(+ 261.08)
ab Prioritätendienst . . .	1,159.439	(— 74.406)
Reinertrag . . .	2,813.867	(+ 335.474)

Der Geschäftsbericht und der Bericht des Revisionsausschusses wurde von der Generalversammlung genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen: Von dem Reinertrage des Unternehmens lit. A sind nach Abzug der statutenmässigen Tantième für den Verwaltungsrath per 8645 fl. 275.000 fl. für eine Specialreserve lit. A, 43.724 fl. für den Pensionsfonds, 9902·50 fl. für das Provisionsinstitut für die Werkstättenarbeiter zu verwenden, eine Gesammtdividende von $68^1/_2$ fl. per Actie, bezw. von $42^1/_4$ fl. per Genussschein zur Vertheilung zu bringen und 112.513·08 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Von dem Reinertrage des Unternehmens lit. B sind 4 pCt., das ist 112.554·06 fl., dem Reservefonds zuzuwenden, 15.394·09 fl. als

Tantième für den Verwaltungsrath in Abzug zu bringen, 275.000 fl. zur Dotirung einer Specialreserve lit. B, 56.275·07 fl. zur Dotirung des Pensionsfonds, 15·097·50 fl. für das Provisionsinstitut für die Werkstättenarbeiter zu verwenden, eine Gesammtdividende von 24 fl. per Actie zur Vertheilung zu bringen und 113.982 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Von einer Dotirung der Erneuerungsfonds wurde Umgang genommen und die Schaffung einer Specialreserve in Angriff genommen, weil anlässlich der erforderlichen Anlage eines neuen Kohlenschachtes sich die Nothwendigkeit ergab, für die Bedeckung eines Betrages per 900.000 fl. vorzusorgen.

Die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Friedrich Tempsky und Carl Ritter von Zdekauer, sowie die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt. In der nachfolgen Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Josef Tragy zum Präsidenten und Friedrich Tempsky zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes wiedergewählt.

Wiener Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 17. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Peter Freiherrn von Pirquet, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Sectionsrathes Theodor Edlen von Hankenberg, die diesjährige (9.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen statt. Bei derselben waren 18 Actionäre erschienen, welche 2783 Actien mit 278 Stimmen vertraten Nach dem Geschäftsberichte erhöhte sich im Jahre 1896 der Personenverkehr auf 657.789 (+ 100.579) Personen mit einer Bruttoeinnahme von fl. 69.932 (+ fl. 9578), der Frachtenverkehr auf 276.952 t (+ 100.592 t) mit einer Bruttoeinnahme von fl. 115.663 (+ fl. 41.682). Nach Abzug der vertragsmässigen Betriebskostenvergütung, der Verzinsungs- und Amortisationsquoten für die Prioritätsobligationen erübrigte ein Ueberschuss von fl. 8906 (gegen fl. 315 im Vorjahre). Es wurde beschlossen, von diesem Reinertrage fl. 180 dem Reservefonds zuzuwenden und fl. 8726 auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Verwaltungsrathe wurde mit dem Vorbehalte „unbeschadet der Prüfung betreffend die Abrechnung mit dem früheren Betriebsunternehmer Arnoldi" das Absolutorium ertheilt. Es wurden ferner die vom Verwaltungsrathe beantragten Statutenänderungen beschlossen, welche die Erhöhung der Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes, sowie die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 26 der Statuten zum Gegenstande haben, wonach die Wahl einer im Vertragsverhältnisse zur Gesellschaft stehenden Person zum Verwaltungsrathsmitgliede von der speciellen Genehmigung des Eisenbahnministeriums abhängig gemacht werden soll. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Oberbaurath i P. Franz Atzinger und Centralinspector i. P. Max Luschka Edler von Sellheim wurden wiedergewählt, die cooptirten Mitglieder Advocat Dr. Ludwig Bausek, kais. Rath Robert Eisner, Director der österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt, und Regierungsbaumeister Oskar Petri, Director der continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg, bestätigt, endlich Regierungsbaumeister Paul Götz und Dr. Johann Berger, ersterer an Stelle des Procuristen Max Meyer aus Nürnberg, welcher als Verwaltungsrath seine Demission gab, neugewählt.

Bei der nachfolgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Freiherr von Pirquet zum Präsidenten, Oberbaurath Atzinger zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes und Dr. Bausek, Dr. Berger und Banquier Rosenthal in das Executivcomité gewählt. [E.-M.-Z. 7732/I.]

Kaschau - Oderberger Eisenbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 3. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Max Falk die diesjährige (25.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (vergl. Bericht pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 71 ex 1896) statt, in welcher 30.750 Actien durch 67 Actionäre vertreten waren. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Dieser constatirt, dass seit dem fünfundzwanzigjährigen Bestande der Bahn die Betriebsresultate dieses Jahres die besten genannt werden müssen. Während nämlich auf der Kaschau-Oderberger Bahn im Jahre 1873, als dem ersten Jahre nach der Eröffnung des Betriebes, auf der ganzen Strecke von sämmtlichen Zügen 1,031.658 km zurückgelegt und 189.519.640 Bruttotonnen verfrachtet, sowie eine Bruttoeinnahme von fl. 2,481.782·51 erzielt wurde, weist das Jahr 1896 in Folge der stetigen Zunahme des Verkehres eine Leistung von 3,007.227 Zugskilometern mit 874,162 785 Bruttotonnen und eine Bruttoeinnahme von 7,335.407·44 fl. auf. Von den Obligationen der 5perc. Prioritätsanleihe vom Jahre 1868 sind wieder 6961 Stück zur Einlieferung gelangt, so dass derzeit nur mehr 1725 Stück im Nominalbetrage von 345.000 fl. aushaften. Aus der schwebenden Anleihe von 1,200.000 fl. wurden im Jahre 1896 (für die ungarische Strecke) für erforderliche Neubauten, Anschaffungen von Maschinen-Reservebestandtheilen, sowie für Baukosten der am 29. Juli 1896 dem Verkehre übergebenen Csorbasee-Zahnradbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1896) im Ganzen 543.314·47 fl. verwendet. Der Bericht erwähnt ferner, dass auf der österreichischen Strecke zu Lasten des Investitionsfonds keinerlei neuere Bauten ausgeführt wurden. Bezüglich Ausbaues des zweiten Geleises der Strecke Oderberg—Zsolna wurde bisher eine definitive Entscheidung der beiden Regierungen nicht erlangt; die Direction hat, um die Leistungen der Strecke möglichst bald zu erhöhen und den dichten Verkehr anstandslos abwickeln zu können, in der Strecke Jablunka—Csácza die Herstellung des zweiten Geleises in Aussicht genommen. Die Genehmigung dieses Projectes ist indes bisher noch nicht erfolgt. Die Concessionirung der Arvathal-Localeisenbahn Kralovan-Turdosin-Jablunka und Turdosin-Polhora (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895) ist auch im abgelaufenen Betriebsjahre nicht erfolgt; die Concession zum Baue und Betriebe der Karwin-Petrowitzer Localeisenbahn wurde vom k. k. österr. Eisenbahnministerium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ertheilt. Im Interesse aller Kategorien des Personals errichtete die Direction mit 1. Jänner 1897 einen Unterstützungsverein für jene Bediensteten, die nicht Mitglieder des Pensionsinstitutes sind, wodurch es ermöglicht wird, sowohl den Beamten selbst, als auch deren Witwen und Waisen eine Versorgung zu gewähren Für die besondere Verpflegung des Personals auf der Strecke, namentlich aber der Werkstättenarbeiter, hat die Direction in der Weise gesorgt, dass sie dem Personal die Errichtung eines Consumvereines in Ruttka ermöglicht hat. Auf den gesellschaftlichen Linien wurden im Jahre 1896 befördert: 2,260.080 Personen, 4466 t Reisegepäck, 7943 t Eilgüter und 3,566.034 t Frachtgüter. Die Staatsgarantie hat die Gesellschaft für die österreichische Strecke nicht in Anspruch genommen, für die ungarische Strecke würden 268.983 fl. Silber (— 175.337 fl.) entfallen, die jedoch aus dem reinen Ueberschusse der österreichischen Linien gedeckt werden; an Staatsgarantie in Gold wurden vom ungarischen Staate 629.292 fl. in Anspruch genommen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften. In der nach Schluss der Generalversammlung abgehaltenen constituirenden Sitzung des Directionsrathes erfolgten die Wiederwahlen des Dr. Max Falk zum Präsidenten und des Eduard Loisch zum Vicepräsidenten des Directionsrathes.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 1. Juni bei der Firma:

„Localbalbahn Neuhaus-Neubistritz"

Dr. Siegfried Werner, Generalsecretär des k. k. priv. österreichischen Creditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Bauten in Wien als mit Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 11. Mai 1897, Z. 1473, ernanntes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 12·63 km lange vollspurige Strecke Mühldorf—Altötting der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie die 24·97 km lange Strecke Schiessplatz Cummersdorf—Jüterbog der kgl. preussischen Militäreisenbahn, welche am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) In Folge anderweitiger Abgrenzung der Verwaltungsbezirke einiger kgl. preussischen Eisenbahndirectionen sind am 1. April folgende Aenderungen eingetreten:

1. Die Strecke Schönsee (ausschl.) — Osterode (ausschl.) 97·48 km ist aus dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirection Bromberg ausgeschieden und in die Verwaltung der kgl. Eisenbahndirection Danzig übergegangen.

2. Die Strecken:

a) Köln-Deutz (C. M.) — Mülheim a. Rh. (C. M.) (ausschl.) 3·74 km,
b) Köln-Deutz (C. M.)—Kalk (Pers.-Bhf.) 2.47 km,
c) Anschlussbahn nach Köln mit Rheinbrücke 1·73 km,
d) Verbindungsbahn auf Bahnhof Deutzerfeld (zwischen der Deutz—Giessener und Deutz—Mülheimer Strecke) 2·28 km,
e) Verbindungsbahn Deutzerfeld—Kalk (G.) 2·77 km,
f) Mülheim a. Rh. (B. M.)—Köln-Deutz (B. M.) 3·25 km,
g) Köln-Deutz (B. M.)—Deutz (Pers.-Stat.)—Kalk 4·40 km und
h) Mülheim a. Rh. (Rh.)—Urbach 10·44 km

sind aus dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirection Elberfeld ausgeschieden und in die Verwaltung der kgl. Eisenbahndirection Köln übergegangen.

3. Die Strecken:
a) Siegburg—Derschlag 51·53 km,
b) Derschlag—Bergneustadt 3·16 km,
c) Niederlahnstein (M. St.-Geb.) über Ehrenbreitstein, Engers, Obercassel—Troisdorf (M. St.-Geb.) 75·37 km mit der Zweigbahn Urbach—Troisdorf (vorübergehend ausser Betrieb) 10·10 km,
d) Kalk (B. M.) (M. St.-Geb.) über Urbach—Troisdorf (M. St.-Geb.) 17·42 km,
e) Niederlahnstein (M. St.-Geb.)—Coblenz (M. St.-Geb.) 4·73 km

sind aus dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirection Frankfurt a. M. ausgeschieden und die unter a) und b) aufgeführten Linien in die Verwaltung der kgl. Eisenbahndirection Elberfeld, die unter c) bis e) aufgeführten Linien in die Verwaltung der kgl. Eisenbahndirection Köln übergegangen.

4. Die Strecken:
a) Frankfurt a. M. (Hptbhf.) über Niedernhausen—Eschhofen (Limburg) 66·47 km, mit den Zweigbahnen:
Gütergeleise Griesheim a. M.—Frankfurt a. M. (Güterbhf.) 4·05 km,
Griesheim a. M.—Frankfurt a. M. (Ostbhf.) Theilstrecke 2·11 km,
Niedernhausen—Wiesbaden 19·95 km,
b) Goldstein (M. St.-Geb.)—Frankfurt a. M. (Hptbhf.) 6·14 km, mit den Zweigbahnen:
Gütergeleise Niederrad (Weiche 15) — Frankfurt a. M. (Güterbhf.) 2·67 km,
Niederrad (Weiche 13/14)—Griesheim a. M. (Verbindungsbahn) 2·02 km,
Niederrad (Weiche 14)—provisorische Einmündung in die verlängerte städtische Verbindungsbahn zu Frankfurt a. M. 1·19 km,
c) Goldstein (M. St.-Geb.)—Forsthaus—Sachsenhausen 5·62 km,
d) Frankfurt a. M. (Ostbhf.) — Bayerische Grenze bei Kahl 24·89 km,
e) Bayerische Grenze bei Kahl—Aschaffenburg (M. St.-Geb.) 16·37 km,
f) Theilstrecke Griesheim a. M. (ausschl.) — Frankfurt a. M. Ostbhf. (ausschl.) (von der Stadt Frankfurt a. M. gepachtet) 7·48 km,
g) Offenbach a. M. (neu) in der Richtung nach Reinheim bis zur Haltestelle für Arbeiterverkehr zu Offenbach a. M. 1·12 km

sind aus dem Verwaltungsbezirke des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz ausgeschieden und in die Verwaltung der kgl. Eisenbahndirection Frankfurt a. M. übergegangen. Ausserdem sind die 232·92 km langen Strecken der vormaligen Oberhessischen Eisenbahnen in die Verwaltung der kgl. Eisenbahndirection Frankfurt a. M. übergegangen.

5. Die 61·31 km lange Strecke Coblenz (ausschl.)—Bingerbrück (einschl.) ist aus dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirection Köln ausgeschieden und in die Verwaltung der kgl. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirection Mainz übergegangen.

6. Die Strecken:
Bingerbrück—Kirn 53·33 km,
Langenlonsheim—Simmern 37·74 km

sind aus dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirection St. Johann—Saarbrücken ausgeschieden und in die Verwaltung der kgl. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirection Mainz übergegangen.

Dementsprechend sind die ausscheidenden Strecken den Vereinsbahnstrecken der Directionen, aus deren Verwaltungsbezirke sie ausscheiden, ab- und den Vereinsbahnstrecken derjenigen Directionen, in deren Verwaltung sie übergegangen sind, zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 114 a (Bulgarische Staatsbahnen) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag IV erschienen. Der im April 1894 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer wird durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Fiumaner Lagerhäuser. (Errichtung einer den Betrieb führenden Actiengesellschaft.) Nachdem, dem Wunsche der Fiumaner Handels- und Gewerbekammer entsprechend, der bisher bestandene Betriebsvertrag der Ungarischen Escompte- und Wechslerbank gelöst wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42), hat die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen als Eigenthümerin dieser Lagerhäuser und Elevatoren — wie aus Budapest berichtet wird — die Gründung einer „Kgl. Ungarischen Lagerhaus-Actiengesellschaft" beschlossen, deren unter staatliche Oberaufsicht zu stellender Betrieb am 1. Jänner 1898 beginnen wird. Dem Wunsche der Interessenten, es möge die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen den Betrieb der Lagerhäuser in eigener Regie führen, konnte über Weisung des kgl. ungarischen Handelsministers nicht entsprochen werden, nachdem der Lagerhausbetrieb als ein kaufmännisches Geschäft zu betrachten ist und eine derartige Erweiterung des Wirkungskreises der Staatsbahn-Direction und die damit verbundene Vermehrung der Agenden nicht opportun befunden wurde.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Mai 1897.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	6979·38	5907·01	4156·63	8729·76
Roggen	1532·02	306·09	1221·24	616·87
Gerste	257·00	—	25·95	231·05
Hafer	1424·34	532·57	793·75	1163·16
Mais	1773·15	3452·37	2040·45	3185·07
Mehl	1233·99	696·75	858·25	1072·49
Wein	2793·32	758·98	639·30	2913·00
Verschiedene	4623·11	1085·26	1296·27	4412·10
Zusammen	20616·31	12739·03	11031·84	22323·50
Versicherungswerth	396.630	112.150	103.500	405.280

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	16	4	4	16
Versicherungswerth	77.500	6.450	9.035	74.915
Abgesondert übertragene Warrants	6	2	4	4
Versicherungswerth	54.400	5.200	8.700	50.900
Lombardbetrag	31.800	2.800	4.400	30.200

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Mai 1897.

Artikel	Lager am 1. Mai	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Mai
	Metercentner			
Weizen	676	101	389	388
Roggen	192	—	—	192
Gerste	692	105	44	753
Hafer	2950	402	835	2517
Malz	881	507	637	751
Mais	1290	201	218	1273
Diverse	1993	1691	1734	1878
Total	8674	2935	3857	7752

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 3, zum Localgütertarife, Auflage vom Jänner 1897.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 gelangt zum Localgütertarife vom 1. Jänner 1897, Theil II, Heft 3, ein Nachtrag IV zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Abänderungen, bezw. Ergänzungen für den Verkehr der Localbahn „Laibach-Stein" und Durchführung der hiedurch gebotenen Abänderung im Tarife der Unterkrainer Bahnen.

Exemplare des bezeichneten Nachtrages sind bei den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Kreuzern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1897. [430]

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Juni 1897 sind im obbezeichneten Güterverkehre die Nachträge XIX zum Gütertarife Theil II, Heft 1, vom 1. November 1890 und XXV zum Gütertarife Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1891 in Kraft getreten.

Diese Nachträge enthalten:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Aenderung von Stationsnamen.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tarife und des Kilometerzeigers.
IV. Druckfehler-Berichtigung.

Exemplare des Nachtrages XIX, bezw. XXV sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von 0·04, bezw. 0·07 Mark pro Stück erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1897. [431]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Tarife Theil III, Heft 2.

Mit 1. Juli 1897 gelangt der Nachtrag II zum angeführten Tarife, enthaltend:

I. Aenderung der Reexpeditions-Bestimmungen,
II. Aenderung von Frachtsätzen,
III. Aufnahme der Station Budapest-Angyalföld der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, sowie der Station Zenta der Bács-Bodrogher Localeisenbahn,
IV. Aufnahme der Station Sokolnitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
V. Aenderung von Stationsnamen,

zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. Juni 1897. [432]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Orientalischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1897 tritt ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Norddeutschland, Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei über Oderberg und Bodenbach, durch welchen der gleichnamige Tarif und die Antheilstabelle vom 1. Jänner 1895 ersetzt wird, in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind demnächst um den Preis von 1 Krone bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. Juni 1897. [433]

Localbahn Melnik-Mšeno.

Berichtigung des vom Tage der Betriebseröffnung giltigen Gebührentarifes für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr.

In den Stationstarifen für Gütertransporte auf Seite 14—16, ferner in den Ausnahmetarifen II und III auf Seite 12 und schliesslich im Kilometerzeiger auf Seite 17 sind bei den Ladestellen Jenichov und Zivonin die Sterne zu löschen und dafür „†" zu setzen.

Die auf den Seiten 14, 15, 16 und 17 sub *) am Fusse enthaltene Bemerkung: „Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen" ist zu streichen.

Die auf den gleichen Seiten am Fusse sub **) enthaltene Bemerkung ist anstatt mit zwei Sternen mit † zu bezeichnen.

Wien, am 11. Juni 1897. [434]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Melnik-Mšeno.

Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung des I. Nachtrages.

Mit 1. Juli 1897 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. Jänner 1897 giltigen Tarife für obigen Verkehr in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1897. [435]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Kis-Szabadka.

Am 6. Juni 1897 wurde die Haltestelle Kis-Szabadka bei Wächterhaus Nr. 44 zwischen Mura-Király und Csáktornya auf der Linie Budapest—Pragerhof für den Personenverkehr eröffnet.

Wien, am 11. Juni 1897. [436]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Internationale Ausstellung von Geräthschaften und Maschinen für Weinbau und Kellerwirthschaft in Trient 1897. (Transportbegünstigung.) Für den Transport der Ausstellungsgüter der im Monate September 1897 in Trient stattfindenden Internationalen Ausstellung von Geräthschaften und Maschinen für Weinbau und Kellerwirthschaft hat auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife der österreichischen und ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Theil I (General-Gütertarif, Ausgabe 1897, Seite 55), unter Abschnitt II C VI, enthaltene Frachtbegünstigung unter Einhaltung der dort angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Als spätester Termin für den Rücktransport der unverkauft und unverlost gebliebenen Ausstellungsgegenstände wird der dreissigste Tag nach Schluss der Ausstellung festgesetzt.

Internationale Ausstellung in Brüssel 1897. (Transportbegünstigung.) Für Gegenstände, welche auf der gegenwärtig in Brüssel stattfindenden Internationalen Ausstellung unverkauft oder unverlost geblieben sind, gewähren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen frachtfreie Rückbeförderung unter den im Oesterr.-ungarischen Gütertarife, Theil I, Abschnitt C/VI (General-Gütertarif, I. Band, I. Abtheilung, Tarif Nr. I A), enthaltenen, sowie unter den sonst üblichen Bedingungen.

Ausland.

Bayern. (Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf den Eisenbahnen.) Die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen haben auf Grund bestehender Vorschriften rücksichtlich der Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen die nachstehenden Verfügungen getroffen:

1. Bei Aufgabe von Geflügel und Kleinvieh in Käfigen ist darauf zu sehen, dass stets die Stückzahl der in jedem einzelnen Käfig untergebrachten Thiere im Frachtbrief angegeben wird.
2. Unbeschadet der Sicherstellung genügender Luftzufuhr müssen die Käfige stets so beschaffen sein, dass die Thiere aus denselben weder entfliehen, noch von Unbefugten ohne Anwendung von Gewalt daraus entfernt werden können.
3. Ueberfüllte Käfige, sowie solche Käfige, durch deren Bauart die darin befindlichen Thiere erheblichen Verletzungen in besonderem Masse ausgesetzt erscheinen, sind unbedingt zurückzuweisen.
4. Ebenso sind solche bedeckte Wagen von der Beförderung auszuschliessen, in welche eine so grosse Anzahl von Käfigen verladen ist, dass ein hinreichender Zutritt von frischer Luft zu jedem einzelnen Thiere für die ganze Beförderungsdauer nicht mehr gesichert erscheint.
5. Da die Thiere bei Beförderung in Käfigen dann besonders leicht Verletzungen erleiden, wenn die Käfige so gebaut sind, dass einzelne Körpertheile zwischen den Latten der Käfige hervorgestreckt werden können, so ist den Versendern zu empfehlen, den Boden und die untere Hälfte der Käfige durch Weidengeflecht oder leichte Bretter zu bilden oder durch einen starken Streifen Leinwand zu umkleiden.
6. Die verschiedenen Gattungen von lebendem Geflügel, als: Gänse, Enten, Hühner, Tauben, sollen nicht zusammengeladen, sondern thunlichst in nach Thiersorten getrennten Käfigen zur Aufgabe gebracht werden.
7. Bei der Auflieferung von Thieren in Käfigen auf weite Entfernungen ist thunlichst auf das Vorhandensein von Tränkevorrichtungen in den Käfigen zu halten.
8. Versender, welche sich den eisenbahnseitigen Anordnungen hinsichtlich der Verladung ihrer Thiere nicht fügen, sind der zuständigen Polizeibehörde zur Anzeige zu bringen, bis zu deren Entscheidung die Uebernahme der Sendungen zu unterbleiben hat.

Die Nachbarbahnen sind verständigt, dass in den bayerischen Grenzstationen künftighin Thiersendungen, welche diesen Vorschriften nicht entsprechen, unbedingt zurückgewiesen werden müssen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Kohlmühle.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ab wurde die Station Kohlmühle der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verband einbezogen. Der Frachtberechnung sind bis auf Weiteres die Enternungen der Station Ulbersdorf zuzüglich 4 km zu Grunde zu legen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die allgemeine Rosen-, Blumen- und Pflanzenausstellung in Frankfurt a. M. — Juni mit 15. November 1897;
2. die Kunstausstellung in Görlitz — 15. Juni mit 31. Juli 1897;
3. die Wanderausstellung der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft in Hamburg — 17. mit 21. Juni 1897;
4. die allgemeine Kaninchenausstellung in Heilbronn — 3. mit 10. Juni 1897;
5. die mit der Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in Hamburg verbundene Ausstellung von Kunstwerken — 15. Mai mit 15. September 1897;
6. die Ausstellung von Maschinen etc. etc. zum Betriebe der Fleischerei und Wurstfabrikation in Leipzig — 22. mit 24. Juni 1897;
7. die Geflügel-Ausstellung in Ludwigsstadt — 13. mit 15. Juni 1897;
8. die VII. internationale Kunstausstellung in München — 1. Juni mit 31. October 1897;
9. die Kunstausstellung in Salzburg — 15. Juni mit 30. September 1897, und
10. auf die Hundeausstellung in Würzburg — 5. mit 7. Juni 1897.

Die Rücksendefrist wird für die Kunstausstellung in München bis zum 16. Jänner 1898 und für die Kunstausstellung in Salzburg bis zum 31. December 1897 verlängert.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. (Berichtigungen zum Nachtrage IV.) Im Nachtrage IV vom 1. April 1897 sind folgende Berichtigungen, welche vom 1. Mai 1897 ab Giltigkeit haben, vorzunehmen:

a) Auf Seite 162 hat die Anmerkung zu lauten:
„*) Bezüglich der Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Düngekalk (abgelöschter Kalkstaub), sowie des Ausnahmetarifes Nr. 6 (a, b und c) in der Zeit bis mit 30. April 1902 wird auf den am 1. Mai 1897 eingeführten Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation verwiesen."

5) Auf Seite 163 ist beim Ausnahmetarife Nr. 6 c unter Ziffer 3, zweite Zeile, die Reclamationsfrist von 6 auf 3 Monate zu berichtigen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft A, für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden vom 1. Juli 1894. (Erhöhung von Fahrpreisen.) Ab 1. Juli 1897 erhöhen sich die auf Seite 64 der Verkehrsordnung, Heft A, aufgeführten Fahrpreise von Eger und von Franzensbad nach Salzburg und umgekehrt auf folgende Beträge:

	Einfache Fahrkarten für Personenzüge I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark		
Von Eger nach Salzburg über Waldsassen oder Marktredwitz—München . . .	31·20	18·40	9·70
Von Franzensbad nach Salzburg über Waldsassen oder Marktredwitz—München	31·80	18·80	10·00
Von Salzburg nach Eger über München—Waldsassen oder Marktredwitz	31·20	18·40	9·70
Von Salzburg nach Franzensbad über München—Waldsassen oder Marktredwitz	31·80	18·80	10·00

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Ausnahmetarif für Düngemittel etc.) Der mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 bis 30. April 1902 im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation hat auch für den Verkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits unter Zugrundelegung der nach dem Wechseltarife vom 1. Mai 1895 und den Nachträgen hiezu sich ergebenden Tarifkilometer bis einschliesslich 30. April 1902 Geltung.

Im Verkehre mit den bayerischen Vicinalbahn- und Localbahnstationen, wofür nach dem Verzeichnisse 1 die Tariftabellen **b)** und **c)** in Anwendung zu kommen hätten, sind der Frachtberechnung für Düngemittel etc. stets die Frachtsätze der Tariftabelle a) des Tarifes vom 1. Mai 1895 zu Grunde zu legen.

Auf Seite 144 des Wechseltarifes vom 1. Mai 1895 hat die Anmerkung nunmehr zu lauten:

„*) Bezüglich der Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Düngekalk (abgelöschter Kalkstaub), sowie des Ausnahmetarifes Nr. 6 (a, b und c) in der Zeit bis mit 30. April 1902 wird auf den am 1. Mai 1897 eingeführten Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation verwiesen."

Ausnahmetarif Nr. 11 für Fäcalien, Hausunrath und Strassenkehricht wird hiedurch nicht berührt.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. (Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1897 ist Seite 12 des Nachtrages II zum vorgenannten Schnitttarif unter Ziffer 5 der erste Absatz, wie folgt, zu ändern:

„Für die Artikel des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 kommen, soweit nicht unter Ziffer 4 für gewisse Düngemittel die Frachtbildung auf Grund der Gesammtentfernungen und besonderer (Ausnahme-) Kilometertariftabellen zu erfolgen hat, die Anstosssätze der allgemeinen Wagenladungsclassen, bezw. der Specialtarife zur Anwendung, und zwar:

a) ungekürzt: etc. etc."

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil 2, erstes Heft (Verkehr mit N. O. B.), vom 1. September 1891. (Fortbestand.) Es wird bekannt gegeben, dass das vorbezeichnete Tarifheft noch bis zur Ausgabe der Neuauflage, welche besonders veröffentlicht werden wird, in Kraft bleibt.

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1. (Ausnahmsfrachtsatz für Thonwaaren aller Art.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1897 gelangte für die Beförderung von Thonwaaren aller Art (Porzellan, Steingut, Fayence) auch in Verbindung mit unedlen Metallen bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zwischen Eger und Salzburg ein Ausnahmefrachtsatz von 168 Heller pro 100 kg zur Einführung.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Gütertarif der Gruppe V.) Die im Nachtrag 7 zum Heft 2 des vorbezeichneten Tarifes unter II 4 a (Seite 25 u. f.) für einzelne Stationsverbindungen enthaltenen anderweiten Enfernungen traten am 1. Mai in Kraft.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. (Neue Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1897 gelangten zwischen den Stationen der Nebenbahn Neustadt-Gogolin und den dem Ostdeutschen Privatbahn-Güterverkehr angehörenden Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionen Breslau, Kattowitz und Posen für den Güterverkehr directe Frachtsätze der ordentlichen Tarifclassen, sowie des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes II und des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) zur Einführung. Bezüglich des Rohstofftarifes wird der directe Verkehr der genannten Nebenbahn nur auf die unter Ziffer 1 bis 4 angeführten Artikel ausgedehnt. Die im Verkehre mit der Nebenbahn Neustadt-Gogolin Seitens der kgl. Eisenbahn - Direction Kattowitz durch Bekanntmachung eingeführten directen Frachtsätze für einzelne Güter sind mit dem 15. Mai 1897 ausser Giltigkeit getreten.

Soweit jedoch gegenüber den von der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz eingeführten Frachsätzen Erhöhungen eintreten, bleiben die zur Zeit bestehenden Frachtsätze noch bis 30. Juni 1897 in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn transit und Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Heft 2. (Eier-Ausnahmefrachtsätze.) Für die Beförderung von Eiern in Ladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht, und zwar für Sendungen, die von russischen Stationen nördlich, östlich oder südlich der Linie Grajewo—Bialystok—Brest—Kowel herstammen, werden mit Giltigkeit vom 20. Mai 1897 neuen Stils folgende Umkartirungsfrachtsätze bis zur Grenzstation Herbesthal eingeführt:

	für 100 kg
von Eydtkuhnen transit	4·40 Mk.
„ Prostken „	4·32 „
„ Illowo „	3·72 „
„ Thorn „	3·27 „
„ Alexandrowo „	3·34 „

Diese Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directem Frachtbriefe von der russischen Versandtstation nach Paris aufgeliefert und befördert werden.

Berlin-Stettin-Hessischer und Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. (Tarifänderung.) In Folge Ausdehnung der für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Specialtarifes II über die deutschen Nord- und Ostseehäfen nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern erhielt das Waarenverzeichniss des in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden Seehafen-Ausnahmetarifes E ab 1. Mai 1897 im Abschnitt II eine veränderte Fassung.

Gleichzeitig sind im Ostdeutsch-Hessischen Gütertarif für die Classe II b des genannten Seehafen-Ausnahmetarifes neue Frachtsätze zur Einführung gekommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz zum Hochofenbetrieb. Die Station Blankenheim des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln wurde am 10. Mai 1897 mit Frachtsätzen für den Versandt von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Anhang.) Am 1. Juni ist ein Anhang zu dem Tarife für den Frankfurt a. M. etc. - Bayerischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1891 in Kraft getreten.

Dieser Anhang enthält einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaks, Steinkohlencoaksasche und Steinkohlenbriquetts von Gustavsburg nach Aschaffenburg und anderen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes finden im Rückerstattungswege unter der Bedingung Anwendung, dass innerhalb eines Jahres — gerechnet vom 1. Juni bis 31. Mai — eine Mindestmenge von 200.000 Tonnen von Gustavsburg an einen Adressaten nach den bezeichneten Stationen zur Beförderung gelangt. In diese Mindestmenge werden auch diejenigen Steinkohlen etc.-Sendungen aufgenommen, welche von Kohlenversandt-Stationen des Ruhrgebietes an denselben Empfänger auf dem directen Eisenbahnwege befördert werden.

Der Anhang, aus welchem die Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifes und die in denselben einbezogenen Stationen nebst Frachtsätzen des Näheren zu ersehen sind, wird, so lange der Vorrath reicht, vom Materialdepot an Interessenten unentgeltlich abgegeben.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1895. (Aufhebung der Ausnahmetarifirung für „Tannin".) Mit sofortiger Giltigkeit wird die auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich bestehende Ausnahmetarifirung für „Tannin" aufgehoben.

Auf Seite 191 des Theiles II sind demnach bei „Tannin" die Sternchen *) *) zu streichen.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Tarifirung hölzerner Backschüssel etc.) Backschüsseln und Futterschwingen aus Holz oder aus Holz mit Stroh gefertigt, in Satzform oder an einander gereiht, tarifiren wie Holzwaaren des Specialtarifes II, mithin bei Stückgutaufgabe nach dem Specialtarif für bestimmte Stückgüter und bei Wagenladungsaufgabe nach dem Specialtarif II/A[2].

Gelangen dieselben nicht in Satzform oder nicht an einander gereiht zur Aufgabe, so sind sie gleichwie Korbwaaren zu tarifiren, mithin sperrig und nach der allgemeinen Stückgutclasse, bezw. nach dem Specialtarif III/II.

Diese Verfügung ist auch für den bayerischen Localverkehr zu beachten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1205	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Prag (St.E.G.)	Böhmisch-Trübau	1. Abfertigung erfolgt mittelst Gepäckscheines, d. i. ohne Beibringung eines (Eil-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, an der Gepäckscassa aufgeliefert werden. 3. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahme-Bescheinigung wird nicht ausgefertigt. 4. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 5. Haftung des Absenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Verschieden	Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter, bezw. der auf Grund der auf Seite 122 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 unter II b 3 enthaltenen Bestimmungen sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		Im Falle der Beförderung der Zeitungspackete mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 Percent. Die mindeste Transportgebühr beträgt: Bei Beförderung mit Schnellzügen . . . . . 30 } Kreuzer pro Sendung " " Personenzügen . . . . . 20 } Ausserdem wird für jede Sendung die ärarische Gepäckschein-Stempelgebühr von 5 Kreuzer berechnet
1206	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Budapest-angyalföld, dunaparti-teher-pályaudvár, fövamház, fövarosi-közraktárak, Józseváros kiterö, központi-vasar-csarnok, Lipótváros nyugoti-pályaudvár	Bojkowitz	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil III, Heft 2 vom 1. Jänner 1895	179 Heller	162 Heller	17 Heller	Im Kartirungswege		
				Budapest-déli vasut Ó-Buda-flatorlgát				Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 4 vom 1. April 1896	188 Heller	172 Heller	16 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1207	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Thonerde, lose oder in Säcken verpackt, in offen gebauten Wagen verladen	Schwarzbach	Prerau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des offen gebauten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	12·8 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1208	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Schiefer der Pos. 8—58 der allgemeinen Güter-Classification im Tarife, Theil I	Troppau (K.F.N.B. und K.k.St.B.)	Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. Adlerkosteletz Altpaka Böhm.-Skalitz Josefstadt-Jaroměř Königgrätz Königinhof Rothkosteletz Schwadowitz-Eipel Trautenau Turnau Stationen der Oe.U.St.E.G. Hronov Nachod	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Heller *) *) 117 *) *) 119 *) *) 101 *) *) 101·4	Heller 98 121 110 115 107 118 103 100 97 129 90 94	Heller — — 7 — — 1 — — 4 — — 7·4	Im Kartirungswege		*) In diesen Relationen bestehen keine directen Frachtsätze
1209	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eisen der Position E—8 und 9 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I	Dux (A.T.E.)	Schönbrunn (K.F.N.B.) oder vice versa	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife		kr. 74·2		Im Kartirungswege		
				Reichenberg (S.N.D.V.B.)						67·0				
				Trautenau (Oe.N.W.B.)						60·3				
			Eisen der Position E—8 und 9, ferner Abfälle von altem Eisen und altem Stahl, sowie von Eisenblech, Stahlblech und Weissblech der Position A—7 a der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil I	Brüx (A.T.E.)	Mährisch-Ostrau und Schönbrunn (K.F.N.B.) oder vice versa					76·4				
				Miröschau (B.C.B.)						78·9				
				Budweis (K.k.St.B.)						75·7				
				Pilsen (K.k.St.B.)						77·4				
				Taus (K.k.St.B.)						85·4				
				Pardubic (St.E.G.)						59·7				
1210	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter des Specialtarifes 1	Wien (Donauufer-Bahnhof) der K.F.N.B.	Střebichovic-Vinařic (St.E.G.) oder vice versa	Aufgabe als Frachtgut, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	190 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1211	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Fensterglas und ungeschliffene Glastafeln aus Pos. G-14 des österr.-ungar. Tarif-Theiles I	Zieditz	Wien II. K.F.J.B. und Nussdorf	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg } per Frachtbrief b) 10.000 kg } und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife	a) 138·4 kr. = 276·8 h b) 101·3 kr. = 202·6 h	a) 136·7 kr. = 273·4 h b) 98·6 kr. = 197·2 h	a) 1·7 kr. = 3·4 h b) 2·7 kr. = 5·4 h	Im Kartirungswege		
1212	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Lebensmittel und leere gebrauchte Emballagen (laut der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 1 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Allen im Ausnahmetarife Nr. 1 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes angeführten bayerischen Stationen	Aufgabe als Eilgut und Frachtzahlung A. für mindestens 20 kg, B. " " 5.000 " } für einen Wagen C. " " 10.000 " } und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 2, vom 1. October 1895 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die Frachtsätze der Station Budapest-Keleti palyaudvar (Ostbahnhof) im vorgenannten Ausnahmetarife		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
			Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht oder Bindfaden verbundenes Schilfrohr) und Binsen	Allen im Ausnahmetarife Nr. 30 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes angeführten ungarischen Stationen	Günzburg, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen				Die um 0·13 Mk. für 100 kg erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 30 für die Station Augsburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen				
1213	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen oder präparirt, lose oder in Säcken	Nürschan, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen: Schwandorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief und Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 0·52		Im Kartirungswege		
					Wiesau					0·57				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1214	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Frisches Obst (Kern- und Steinobst), auch frische Nüsse und Maronen	Passau und Lindau Rangirbahnhof (Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	den Niederlanden und Belgien	Aufgabe in Ladungen von mindestens: a) 5.000 kg b) 10.000 kg unter Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Gütertarif, Theil II, giltig vom 1. Juni 1883 für den Niederländisch-Bayerischen Eisenbahnverband, bezw. Tarif für Eil- und Frachtgüter, giltig vom 1. Juni 1883 des Bayer.-Belgischen Güterverkehres	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) Frachtsätze des Specialtarifes A 2; ad b) " " " I*)		Im Kartirungswege		*) Frische Aepfel, Birnen, Pflaumen, Zwetschken und Nüsse in Ladungen von 10.000 kg mit der Bestimmung zur Ausfuhr über die niederländischen, bezw. belgischen Häfen werden innerhalb der erwähnten Zeit zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 2 abgefertigt
			Neue, leere Obstkörbe, welche in gefülltem Zustande nach der Absendestation zurückgehen	und umgekehrt		Bei Aufgabe als: a) Eilgut b) gewöhnliches Frachtgut				ad a) Einfache Eilgutfracht ohne Sperrigkeitszuschlag; ad b) Die Frachtsätze wie für gebrauchte Emballagen		Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der betreffenden Versandtstation bestätigt sein muss, dass die Körbe in gefülltem Zustande auf der Eisenbahn zurückbefördert worden sind. Dieser Nachweis ist längstens innerhalb eines Jahres von der Auflieferung der neuen Körbe ab zu erbringen	
1215	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Klein-Schwechat	Altkladno	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes, Nachtrag II, giltig vom 1. Februar 1896, bezw. Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896	69·8 kr. = 139·6 h	63·8 kr. = 127·6 h	6 kr. = 12 h	Im Kartirungswege		
					Althütten				60 kr. = 120 h	54 kr. = 108 h				
					Nürschan				59 kr. = 118 h	53 kr. = 106 h				
					Pürglitz				62 kr. = 124 h	56 kr. = 112 h				
				Hieflau	Altkladno				72·2 kr. = 144·4 h	66·2 kr. = 132·4 h				
					Althütten				55 kr. = 110 h	49 kr. = 98 h				
					Nürschan				55 kr. = 110 h	49 kr. = 98 h				
					Pürglitz				57 kr. = 114 h	51 kr. = 102 h				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1216	Localbahn Saitz-Göding		Milch als Eilgut, exclusive condensirter Milch	Czeicz	Göding transit	Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	62 Heller	50 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		
1217	Localbahn Saitz-Göding		Kohle, mineralische, und Coaks für Sendungen ab Ladestellen, respective Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres via Montanbahn	Göding transit	Gross-Pawlowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Organe oder auf Kosten der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	27·3 Heller	15·4 Heller	11·9 Heller	Im Kartirungswege		
1218	Localbahn Saitz-Göding		Holz des Specialtarifes II für Sendungen von Hullein	Göding transit	Gross-Pawlowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Organe oder auf Kosten der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	38·0 Heller	20·0 Heller	18·0 Heller	Im Kartirungswege		
1219	Localbahn Saitz-Göding		Getreide und Hülsenfrüchte der Position G—13 Mahlproducte und Mehl der Position M—4 Malz der Position M—7 Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Position O—8 Oelsaaten der Position O—9	Czeicz (und vice versa)	Göding transit und Saitz transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Organe oder auf Kosten der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	Localtarif	26·8 Heller	21·4 Heller	5·4 Heller	Im Kartirungswege		
					Göding loco				30·8 Heller	24·6 Heller	6·2 Heller			
1220	Südbahn-Gesellschaft		Gypssteine	St.-Egyden	Guntramsdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 27	Heller 14	Heller 13	Im Kartirungswege		
				Wr.-Neustadt					21	14	7			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1221	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Mineralschmieröl, Blauöl, Grünöl, Erdöl, Mineraltheer und Benzin aus Petroleum oder Naphtha, in Fässern oder Cisternenwagen	Fiume	Stationen der Barcs-Fünfkirchner Eisenbahn, sowie nach allen übrigen seitwärts nicht benannten Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und nach Stationen der Westungarischen Localbahn	**Bei Auflieferung von mindestens 5000 Tonnen. Die Begünstigung kann jedoch nur für höchstens 20.000 Tonnen in Anspruch genommen werden.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Mai 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 30. April 1898	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1895, bezw. Localtarife	Verschieden	Frachtsätze der Classe B	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Frachtbriefduplicate, welche bis spätestens Ende Juli 1898 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C III b) einzureichen sind	
					Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Kassa – Legenye-Mihály, Sátoralja-Ujhely – Csap, Királyháza – Marmaros-Sziget – Körösmező, Legenye-Mihály—Vidrány, Csap—Ungvár und Bátyu—Volócz					Frachtsätze der Classe C				Der Frachtsatz der Classe C für Kassa findet rücksichtlich der Strecke Kassa—Miskolcz, jener für Sátoralja-Ujhely rücksichtlich der Strecken Sátoralja-Ujhely—Miskolcz und Szerencs—Nyiregyháza, jener für Csap rücksichtlich der Strecke Csap—Debreczen und jener für Királyháza rücksichtlich der Strecke Királyhaza—Debreczen insolange rückwirkend Anwendung, als die auf Grund dieser Begünstigung anzuwendenden Frachtsätze der Classe B nicht billiger sind
					Zsolna loco und transit, Ruttka transit (für Sendungen nach Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn)					Frachtsätze der Classe C				
1222	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Weisskalk	Sagor	Pola	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	106 Heller	82 Heller	24 Heller	Im Kartirungswege		
1223	Südbahn-Gesellschaft		Drahtstifte	Die im Verordnungsblatt Nr. 121 vom 22. October 1896 unter fortlaufender Nummer 1648 für Eisen und Stahl der Pos. E—6, 8 und 9 ab diversen Südbahnstationen nach Barcs bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief unter c) publicirten ermässigten Frachtsätze gelangen mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897, unter Einhaltung der in der vorgenannten Publication festgesetzten Bedingungen und Modalitäten auch für nebenbezeichneten Artikel zur Berechnung. Das Aufladen dieser Sendungen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen.										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1224	Südbahn-Gesellschaft		Ziegel	Gosdorf und Mureck	Leibnitz	Frachtzahlung mindestens für das volle Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	20 Heller	14 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
1225	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5			Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10.000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1897	Pfennige			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige für 100 kg
				Bielitz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				140	107 *)	33			
				Dzieditz					131	101 *)	30			
				Oderberg					115	92 *)	23			
				Oświęcim					127	105 *)	22			
				Saybusch					149	107 *)	42			
				Bielitz	Schönpriesen-Umschlag				135	102 *)	33			
				Dzieditz					126	96 *)	30			
				Oderberg					110	87 *)	23			
				Oświęcim					122	100 *)	22			
				Saybusch					144	102 *)	42			
				Bielitz	Dresden-Elbkai				165	132	33			
				Dzieditz					156	126	30			
				Oderberg					140	117	23			
				Oświęcim					152	130	22			
				Saybusch					174	132	42			
1226	Oesterr. Nordwestbahn		Zeitungspackete als Gepäck	Prag Oe.N.W.B.	Časlau	Aufgabe der Zeitungspackete in conformer Verpackung mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscasse unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Packete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung. Haftung des Absenders für die Folgen, welche aus der Nichtbeachtung der Bestimmungen des Betriebsreglements über postzwangpflichtige, nur bedingungsweise oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter entstehen. Unterlassung der Declaration des Interesses an der Lieferung	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Tarifmässiger Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut, bezw. der auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 unter B II b) 3 sich ergebende Frachtsatz, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist			Im Kartirungswege	Im Falle der Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Sätze um 50 Percent.	Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Schnellzügen 30 kr. pro Sendung, Geringste Frachtgebühr bei der Beförderung mit Personenzügen 15 kr. pro Sendung, exclus. der Stempelgebühr von 5 kr. pro Expedition

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1227	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahme-Tarifes Nr. 3 im Rückvergütungswege	Siehe die nachstehende Tabelle		Bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbe-Umschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897		Siehe die nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1898 in Vorlage zu bringen	

Von oder nach	Aussig-Landungsplatz	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen Bodenbach Landungsplatz	Schleppbahn-Gebühr nur giltig für Laube, Tetschen Bodenbach Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai
	Frachtsätze ausschliesslich Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Aufgabe, respective Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen				Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen
	für 100 Kilogramm in Pfennigen				
Alt-Sandec	160	155	160	5 *)	185
Bednarów	213	208	213		238
Chabówka	138	133	138		163
Czernowitz	235	230	235		260
Czudec	163	158	163		188
Dabie	155	150	155		180
Dobra	146	141	146		171
Dolina	206	201	206		231
Friedrichshütte	117	112	117		142
Frysztak	170	165	170		195
Grybów	158	153	158		183
Hadikfalva	245	240	245		270
Hatna	248	243	248		273
Hliboka	241	236	241		266
Jelesnia	117	112	117		142
Jordanów	133	128	133		158
Kalwarya	131	126	131		156
Kamionka	160	155	160		185
Kasina wielka	143	138	143		168
Komancza	184	179	184		209
Krosno	172	167	172		197
Lachowice	122	117	122		147
Limanowa	151	146	151		176
Maków	131	126	131		156
Marcinkowice	156	151	156		181
Milówka	117	112	117		142
Mszana dolna	141	136	141		166
Muszyna-Krynica	167	162	167		192
Neu-Sandec	158	153	158		183
Oleszyce	177	172	177		202
Osielec	133	128	133		158
Pisarzowa	153	148	153		178
Piwniczna	163	158	163		188
Ptaszkowa	160	155	160		185
Rawa ruska	184	179	184		209
Rayeza	121	116	121		146
Rzochów	156	151	156		181
Rytro	161	156	161		186
Skawce	131	126	131		156
Skawina	122	117	122		147
Sól	121	116	121		146
Stanislau	214	209	214		239
Stronie	133	128	133		158
Stróze	156	151	156		181
Stryszów	131	126	131		156
Sucha	127	122	127		152
Synowódzko wyzne	202	197	202		227
Tymbark	148	143	148		173
Wegierska-Górka	117	112	117		142
Worochta	230	225	230		255
Wygoda	213	208	213		238
Zagórz	179	174	179		204
Zaryte	138	133	138		163
Zator	112	107	112		137
Zwardon	122	117	122		147

*) Im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz beträgt die Schleppbahngebühr 9·5 Pf. für 100 kg.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Auf den im Baue befindlichen Linien der Ostgalizischen Localbahn Hadynkowce—Iwanie puste und Teresin—Skala ist die **Lieferung und Aufstellung von neuen Brückenconstructionen** im Gewichte von rund 564 Tonnen Martinflusseisen im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg Martinfluss-, bezw. Roheisenguss, Martinflussstahl und Blei, resp. pro Meter der mitzuliefernden eisernen Brückengeländer.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Specialbeschaffungsbureau der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens **30. Juni 1897, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien eingereicht werden.

Wien, im Juni 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Der Jahresbedarf an **imprägnirten Waggon-Decktüchern** wird im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über Gattung und Dimensionen der benöthigten Decktücher sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für den Verkehrsdienst) täglich zwischen 9 und 12 Uhr Vormittags eingesehen, behoben oder bezogen werden können.

Die Offerte sind sammt den Beilagen mit einem 50 kr.-Stempel per Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift

„Offert für Lieferung von Waggon-Decktüchern"

bei dem Expedite der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Administrationsgebäude, Westbahnhof) bis längstens **30. Juni 1897, 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Dem Offerte sind Qualitätsmuster des Rohstoffes und der imprägnirten Leinwand separat verpackt beizugeben, wobei bemerkt wird, dass minderwerthiges als im § 4 der speciellen Bedingnisse für Lieferung von Deckplachen festgesetztes Materiale von vorneherein unbedingt ausgeschlossen ist.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die „Allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen", sowie die speciellen Bedingnisse für Lieferung von Deckplachen vollkommen bekannt sind, und dass er sich denselben unterwirft.

Die Lieferung wird in einem möglichst kurzen Termine zu bewerkstelligen sein, welcher im Offerte anzugeben ist.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 30. Juni l. J., um 2 Uhr Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Anzahl oder nur eines Theiles derselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 12. Juni 1897.

K. k. Staatsbahn-Direction.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. **Wien, 19. Juni 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 22. April 1897, Z. 21.776, betreffend die Auflassung des öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Landes-Lagerhauses in Lemberg.

Mit dem Beschlusse des Landtages des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau vom 9. Februar 1897 ist der galizische Landesausschuss beauftragt worden, das öffentliche, mit einem Freilager verbundene Landes-Lagerhaus in Lemberg — nach vollkommener Erfüllung der gegenüber den Parteien bestehenden Verpflichtungen — gänzlich aufzulassen.

Demzufolge hat der Landesausschuss mit 15. April l. J. die ihm als Vertreter des galizischen Landesfonds mit dem h. a. Erlasse vom 31. October 1889, Z. 45.969, ertheilte und mit dem h. a. Erlasse vom 24. März 1895, Nr. 11.903, erweiterte Concession zum Betriebe dieses Lagerhauses zurückgelegt und von demselben Tage an die Annahme von Getreide, Spiritus und sonstigen Waaren in das Lagerhaus, mit Ausnahme jener Waaren und Transporte, die vor diesem Zeitpunkte an das Lagerhaus adressirt worden sind, eingestellt. Die Thätigkeit des Lagerhauses wird sich von diesem Tage an ausschliesslich auf die Liquidirung der laufenden Geschäfte beschränken.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der nach Art. 7 des internationalen Frachtrechts-Uebereinkommens im Falle falscher Declaration entfallende Frachtzuschlag kann nur vom Absender, nicht aber vom Adressaten eingefordert werden, ausgenommen es wäre von demselben das Gut und der Frachtbrief übernommen worden, nachdem ihm der Anstand wegen falscher Declaration bekannt gegeben wurde.

(Entscheidung vom 27. Jänner 1897, Z. 15.074 ex 1896.)

In der Station Grünberg in Preussisch-Schlesien wurden von dem Spediteur F. W. 22 Ballen, mit dem Zeichen „J. C." und der Nummer 41.290 bis 41.311 versehen, als ungefettete Kunstwolle declarirt, im Effectivgewichte von 5490 Kilogramm zur Verfrachtung an die Speditionsfirma G. & L. in Brünn aufgegeben. Diese Sendung wurde in Wildenschwert der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft übergeben und von derselben nach Brünn befördert. Das Aviso und der Bezugsschein wurden der Firma G. & L. am 15. Juni 1894 zugestellt, und dieselbe löste an dem genannten Tage den zu dieser Sendung gehörigen Frachtbrief aus, hat von den 22 Ballen dieser Sendung 19 Ballen, Nr. 41.293 bis 41.311, mit dem Zeichen „J. C." von dem Brünner Staatsbahnhofe gegen Präsentirung des Frachtbriefes abgeholt, die drei Ballen Nr. 41.290, 41.291 und 41.292 mit demselben Zeichen auf dem Staatsbahnhofe zurückgelassen.

Es wurde nun durch gerichtlichen Augenschein und Sachverständigenbefund sichergestellt, dass diese drei Ballen mit dem Zeichen „J. C." innerhalb eines Dreieckes und den Nummern 41.290 bis 41.292 zusammen ein Gewicht von 770 Kilogramm haben, und dass dieselben aus gefetteter Kunstwolle, sogenannter Mungo, bestehen.

In dem seit dem 1. April 1894 giltigen Reglement betreffend den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, dann Deutschland, Belgien und den Niederlanden ist in dem aus dem internationalen Uebereinkommen über den

Eisenbahn-Frachtverkehr wörtlich entnommenen § 3 bestimmt, dass die Ausführungsbestimmungen jene Güter bezeichnen, welche nach Massgabe dieses Uebereinkommens vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder hiezu nur bedingungsweise zuzulassen sind, und nach Art. XXXI dieser Vorschriften ist festgesetzt, dass Wolle, Haare, Kunstwolle, wenn sie gefettet sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert werden. Die genannten Gegenstände werden stets als gefettet betrachtet, wenn nicht das Gegentheil aus dem Frachtbriefe hervorgeht. Nach Art. 6 des internationalen Uebereinkommens muss jede Sendung im internationalen Verkehre mit einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte zu enthalten hat. Nach Art. 7, Abs. 4, ist bei unrichtiger Angabe des Inhaltes der Sendung im Frachtbriefe ein Frachtzuschlag an die an dem Transporte betheiligten Bahnen zu zahlen, welcher nach § 3 der Ausführungsbestimmungen hiezu 12 Mark für jedes Bruttokilogramm beträgt; die drei Ballen gefetteter Kunstwolle haben ein Bruttogewicht von 770 Kilogramm, der Taxzuschlag für die falsche Declaration beträgt sohin 9240 Mark. Unter Hinweis darauf, dass durch die Auslösung des Frachtbriefes und Bezug der Sendung die Firma G. & L. in den Frachtvertrag eingetreten und nach den Art. 405, 406, 409, 410 H. G., dann § 427 des a. b. G. B. zur Zahlung des Frachtzuschlages, sowie zum Bezuge der restlichen drei Ballen gegen Zahlung der darauf haftenden Gebühren verpflichtet sei, klagte die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Firma G. & L. auf Zahlung des Taxzuschlages per 9240 Mark sammt Nebengebühren und auf Uebernahme der zurückgelassenen drei Ballen.

Das k. k. Landes- als Handelsgericht in Brünn wies mit Urtheil vom 12. Juni 1896 das Klagebegehren gänzlich ab.

In den Gründen wird im Wesentlichen Folgendes bemerkt:

Der Klagsanspruch erscheint begründet, wenn

1. die klagende Gesellschaft den Nachweis liefert, dass bezüglich der von der Gegenseite nicht bezogenen drei Ballen Kunstwolle eine falsche Declaration vorliegt, dass dieselben ein Bruttogewicht von 770 Kilogramm haben und einen Theil der am 9. Juni 1894 an die geklagte Firma G. & L. aufgegebenen Sendung von 22 Ballen Kunstwolle bilden, und
2. dass die Gegenseite zur Zahlung des Frachtzuschlages, sowie zur Uebernahme der bezeichneten drei Ballen verpflichtet ist.

Der Nachweis der erfolgten unrichtigen Declaration, sowie des Gewichtes und der Identität der nicht bezogenen drei Ballen mit dem aus 22 Ballen bestehenden, am 9. Juni 1894 in Grünberg verladenen Sendung wurde durch den von der geklagten Firma in der Einrede vorgelegten Originalfrachtbrief in Verbindung mit dem über Ansuchen der klägerischen Gesellschaft in Anwesenheit beider Theile durchgeführten gerichtlichen Augenschein und Sachverständigenbeweis und durch den in Anwesenheit beider Theile durchgeführten Zeugenbeweis zum ewigen Gedächtnisse erbracht. Nachdem sohin sichergestellt erscheint, dass bezüglich dieser drei Ballen eine falsche Declaration stattgefunden, ist die Klagsseite gemäss § 3 der Ausführungsbestimmungen zur Einhebung eines Taxzuschlages berechtigt, welcher nach den zusätzlichen Bestimmungen 12 Mark für jedes Bruttokilogramm, sohin für 770 Kilogramm 9240 Mark beträgt.

Die klagende Gesellschaft verlangt nun diesen Frachtzuschlag auf Grund der Bestimmung der Art. 405, 406, 409 und 410 H. G. B. von der geklagten Firma, wohingegen dieselbe, abgesehen davon, dass sie die principielle Berechtigung der klagenden Gesellschaft zur Einhebung eines Strafbetrages in der bezeichneten Höhe auf Grund der in der Klage behaupteten Thatsache in Abrede stellt, die Einwendung der mangelnden passiven Klagslegitimation erhebt und behauptet, die Klage sei verfehlt, und es habe, falls die objectiven Voraussetzungen für die Einhebung eines Frachtzuschlages wegen unrichtiger Declaration vorliegen würden, der Absender hiefür zu haften. Diese Einwendung muss als begründet anerkannt werden. Die klagende Gesellschaft beruft sich zwar zur Begründung ihres Anspruches auf die Bestimmungen des Art. 406 H. G. B. und § 427 a. b. G. B., allein ohne Erfolg; denn die gesetzliche Bedingung der Zahlungsverpflichtung Seitens des Empfängers ist die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes; weder die Annahme des Frachtbriefes allein, noch die Annahme des Gutes allein erfüllt diese Verpflichtung; zur Annahme des Gutes gehört jedoch dessen Uebernahme durch den Destinatar mit seinem Willen; der Inhalt der Verpflichtung ist die Zahlung nach Massgabe des Frachtbriefes; hiebei ist allerdings eine Bezugnahme im Frachtbriefe auf ordnungsmässig veröffentlichte Reglements und Tarife zulässig. Die fraglichen drei Ballen Kunstwolle, bezüglich deren der Frachtzuschlag verlangt wird, liegen noch in dem Magazine der Klagsseite, sind der geklagten Firma nicht ausgehändigt, respective von derselben nicht bezogen worden; es fehlt sohin die gesetzliche Bedingung der Zahlungsverpflichtung, da die Uebernahme des Frachtbriefes allein, wie oben hervorgehoben, hiezu nicht genügt. Die Verpflichtung des Empfängers, nach Massgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten, wird durch die Bestimmung des § 67 des Betriebsreglements vom 10. November 1892, Z. 207 R.-G.-Bl., dahin präcisirt, dass der Empfänger verpflichtet wird, die Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen; eine Haftung für eine Mehrleistung ist aber nur dann begründet, wenn der Uebernehmer bei der Avisirung der Sendung und vor der Auslösung des Frachtbriefes in die Kenntniss, dass ein Anstand vorliege, gelangt wäre, derselbe aber trotzdem den Frachtbrief mit dem Gute übernommen hätte. Nun geben beide Theile übereinstimmend an, dass der Frachtbrief am 15. Juni 1894 durch Zahlung der Fracht- und Nebengebühren ausgelöst, 19 Ballen der Sendung anstandslos bezogen und erst am 20. Juni 1894 bezüglich der noch nicht bezogenen drei Ballen ein Anstand wegen falscher Declaration erhoben wurde. Der Frachtbrief bildet die Grundlage des Vertrages zwischen dem Absender und dem Frachtführer; durch dessen Annahme tritt der Empfänger in den Frachtvertrag ein und übernimmt die Verpflichtungen, wie sie der Frachtvertrag ergibt. (Art. 405 H. G.) Die geklagte Firma hat ihre Verpflichtung aus dem ihr am 15. Juni 1894 avisirten Frachtbriefe dadurch erfüllt, dass sie die daselbst angeführten Fracht- und sonstigen Nebengebühren bezahlte, und wurden derselben 19 Ballen der Sendung anstandslos ausgefolgt; die erst einige Tage später erfolgte Beanständung der Sendung kann auf die früher abgegebene Erklärung der geklagten Firma, in den Frachtvertrag nach Massgabe des Frachtbriefes eintreten zu wollen, mit Rechtswirkung nicht zurückbezogen

werden, da im bejahenden Falle ihr Recht, die Annahme des Frachtbriefes, sowie des Gutes zu verweigern, hinfällig wäre. Der Anspruch auf Zahlung des Taxzuschlages erscheint demnach schon aus diesen Erwägungen unbegründet. Allein hiezu kommt noch zu bemerken, dass dieser Frachtzuschlag den Charakter einer Strafe — gesetzt auf das Delict der unrichtigen Angabe des Inhaltes einer Sendung — besitzt. Es wird dafür auch der Ausdruck „Geldbusse“ in den zusätzlichen Bestimmungen zu § 11 der Ausführungsbestimmungen gebraucht, und geht dieses auch aus der grossen Höhe des Betrages — 12 Mark für jedes Kilogramm — sowie aus der Gegenüberstellung zu der Verpflichtung von Nachzahlungen der etwaigen Frachtdifferenz mit Deutlichkeit hervor. Eine Strafe kann aber nach den allgemeinen Grundsätzen nur Denjenigen treffen, der sich des Strafdelictes, im gegebenen Falle der unrichtigen Declaration, schuldig machte. Absender und verantwortlich ist der Spediteur in Grünberg. Nun bestimmt § 7 der reglementarischen Bestimmungen in Uebereinstimmung mit dem § 53 des Betriebsreglements vom 30. December 1892, Z. 207 R.-G.-Bl.: „dass der Absender für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen haftet und alle Folgen trägt, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen“. Hiedurch ist die subjective Haftung des Absenders für die Richtigkeit der Declaration bestimmt. Absender war im vorliegenden Falle die Firma F. W., sie haftet sohin nicht nur der Aufgabsbahn, sondern allen Bahnen, welche das unrichtig declarirte Frachtgut zum Transporte übernommen haben, für die Richtigkeit ihrer Declaration und im Falle der Einhebung eines Frachtzuschlages auch für diesen Frachtzuschlag. Aus diesen Erwägungen und insbesondere auf Grund der klaren Bestimmung des § 53 des Betriebsreglements, welche zur Gänze identisch ist mit dem Art. 7 des internationalen Uebereinkommens, wurde die Einwendung der Firma G. & L. der mangelnden passiven Klagslegitimation als begründet erkannt.

Das k. k. mähr.-schles. Oberlandesgericht bestätigte mit Erkenntniss vom 3. November 1896, Z. 17.952, das Urtheil erster Instanz und begründete dies im Wesentlichen mit folgenden Ausführungen:

Gemäss Art. 7 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr vom 14. October 1890, kundgemacht am 5. November 1892, R.-G.-Bl. Nr. 186, beziehungsweise § 7 der obcitirten reglementarischen Bestimmungen und § 53 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, haftet der Absender für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt derselbe alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen. Mit Rücksicht auf diese Bestimmung konnte sohin der auf dem Frachtbriefe bezeichnete Empfänger des Frachtgutes für den im Falle einer unrichtigen Declarirung desselben eintretenden Frachtzuschlag nur jenenfalls mithaftbar werden, wenn er sich an dieser unrichtigen Declaration in irgend einer Weise betheiligt hätte, oder wenn er im Hinblicke auf die Bestimmung des Art. 406 H. G. B. den Frachtbrief, in welchem der diesbezügliche Frachtzuschlag wegen unrichtiger Declaration des Frachtgutes enthalten war und das Frachtgut selbst angenommen haben würde. Keiner dieser beiden Fälle liegt hier vor.

Die Klagsseite beruft sich wohl zur Geltendmachung ihres Anspruches auf die auf dem Frachtbriefe befindliche, den Hinweis auf das internationale Uebereinkommen enthaltende Clausel, sowie darauf, dass die belangte Firma durch die Annahme des Frachtbriefes und des Frachtgutes in alle Rechte und Pflichten eingetreten sei, welche dem Absender oblagen; allein dem ist entgegenzuhalten, dass die im Art. 406 H. G. B. normirte Verpflichtung des Empfängers, nach Massgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten, durch die Bestimmung des Art. 17 des obcitirten internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr und § 67 des bereits citirten Eisenbahn-Betriebsreglements dahin präcisirt erscheint, dass der Empfänger verpflichtet ist, die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen, und dass nach § 61 des Eisenbahn-Betriebsreglements eine Nachzahlung nur in dem Falle, als der Tarif unrichtig angewendet wurde, oder ein Rechnungsfehler bei Berechnung der Fracht und der Gebühren vorgekommen ist, binnen Jahresfrist gefordert werden kann, welcher Fall hier nicht vorliegt, sowie endlich, dass bei dem Umstande, als die belangte Firma ihre Verpflichtung aus dem ihr am 15. Juni 1894 avisirten Frachtbriefe durch Zahlung der daselbst angeführten Fracht- und sonstigen Nebengebühren erfüllt hat, in Folge dessen ihr auch 19 Ballen der fraglichen Sendung anstandslos ausgefolgt wurden, aus ihrer damals erklärten Bereitwilligkeit, in den Frachtvertrag nach Massgabe des Frachtbriefes einzutreten und der sohin erfolgten Uebernahme von neunzehn Ballen der bis dahin unbeanständet gebliebenen Sendung schon im Hinblick auf § 869 a. b. G. B. keineswegs die Uebernahme der Verpflichtung zur Zahlung des für die nicht bezogenen drei Ballen der betreffenden Sendung wegen unrichtiger Declaration Seitens des Absenders entfallenden Frachtzuschlages von 12 Mark für jedes Bruttokilogramm, sowie zum Bezuge dieser drei Ballen gegen Entrichtung dieses Frachtzuschlages abgeleitet werden kann.

Die von der klagenden Staatseisenbahn-Gesellschaft überreichte ausserordentliche Revisionsbeschwerde wurde mit Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 27. Jänner 1897, Z. 15.074, zurückgewiesen.

Den Entscheidungsgründen ist zu entnehmen:

Die beiden Untergerichte haben das Recht der klagenden Gesellschaft wegen der im Frachtbriefe vom 9. Juni 1894 vorkommenden unrichtigen Declaration des Frachtgutes als ungefettete Kunstwolle im Grunde des Art. 7 des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, beziehungsweise des § 53, al. 7, der Ministerialverordnung vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, den eingeklagten Fracht- oder Taxzuschlag von 9240 Mark einzuheben, anerkannt, aber die Pflicht des Belangten zur Zahlung dieses Zuschlages als unbegründet erkannt, welche Ansicht mit Rücksicht auf die besonderen Umstände des Falles als rechtsirrthümlich nicht bezeichnet werden kann. Denn die bezogenen Gesetze enthalten keine besonderen Bestimmungen darüber, wer diesen Fracht- oder Taxzuschlag zu zahlen verpflichtet ist, und kommen daher in Bezug auf diese Verpflichtung die Vorschriften des Handelsgesetzes, beziehungsweise des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches in Anwendung. Gemäss Art. 8 des internationalen Uebereinkommens ist der Frachtvertrag ab-

geschlossen, sobald das Gut sammt Frachtbrief von der Versandtstation angenommen ist, und dient nach Art. 391 H. G. der Frachtbrief als Beweis über den Vertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer. Es sind daher im vorliegenden Falle die Eisenbahn und der Absender Contrahenten des abgeschlossenen Frachtvertrages. Nach Art. 6, beziehungsweise § 51 muss jede Sendung mit einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte enthalten muss. Hat nun, wie nicht bestritten wird, der Absender im Frachtbriefe die Sendung als ungefettete Kunstwolle declarirt, so hat er vertragswidrig gehandelt und ist den Frachtführern sowohl nach § 1295 a. b. G. B. als auch nach Art. 393 H. G. haftungspflichtig, wie denn auch der Art. 7 des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 und § 53, al. 1, der Ministerialververordnung vom 10. December 1892 es klar aussprechen, dass der Absender für die Richtigkeit der im Frachtbriefe enthaltenen Angaben haftet und alle Folgen trägt, welche aus unrichtigen Erklärungen entspringen. Diese Haftungspflicht kann aber auch auf die belangte Firma als Adressaten nach § 1301 a. b. G. B. nicht ausgedehnt werden, da die klagende Eisenbahngesellschaft zugestehen muss, dass der Adressat an der unrichtigen Declaration nicht theilgenommen und überhaupt von derselben erst am 20. Juni 1894 Kenntniss erlangt hat. Die klagende Gesellschaft glaubt zwar, die Haftungs-, beziehungsweise Zahlungspflicht der belangten Firma durch deren Eintritt in den Frachtvertrag nach Art. 405 und 406 H. G. begründen zu können, aber mit Unrecht. Denn es ist unbestritten, dass die als ungefettet declarirten 22 Ballen Kunstwolle am 14. Juni 1894 in der Empfangsstation Brünn eingelangt sind, dass die belangte Firma avisirt wurde, den Frachtbrief in Empfang genommen und nach Zahlung der im Frachtbriefe verzeichneten Gebühren 19 Ballen übernommen hat, und gesteht die Klagsseite in der Replik zu, dass bei Abfuhr der 19 Ballen keine Beanständung wegen falscher Declaration erfolgt ist. Es ist daher wohl die belangte Firma in den abgeschlossenen Frachtvertrag eingetreten, hat aber denselben ihrerseits erfüllt, indem sie gemäss Art. 406 H. G., der Art. 16 und 17 des internationalen Uebereinkommens vom Jahre 1890 und des § 67 der Ministerialverordnung vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, zugestandenermassen die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge bezahlt hat, unter denen ein Tax- oder Frachtzuschlag nicht verzeichnet war, und da im vorliegenden Falle die Erfüllung des Vertrages im Sinne des Art. 359 H. G. theilbar ist, so kann aus der anstandslosen Ausfolgung und Uebernahme der 19 Ballen nicht geschlossen werden, dass die belangte Firma auch bezüglich der restlichen drei Ballen in den Frachtvertrag eingetreten sei, deren Ausfolgung ihr nur gegen Bezahlung des Frachtzuschlages bewilligt wurde, und dies um so weniger, als es der belangten Firma als Empfänger zweifellos freigestanden wäre, die Uebernahme der ganzen Sendung dann abzulehnen, wenn der Frachtbrief Nr. 2 auch den Frachtzuschlag enthalten hätte. Die am 20. Juni 1894 erfolgte Beanständung der drei Ballen wegen unrichtiger Declaration kann daher auf den Uebernehmungsact vom 15. Juni 1894 nicht rückwirken.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung eines Uebergangssteges nächst der Plabutscher Strasse in Graz: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project über einen Uebergangssteg nächst der Plabutscher Strasse in Graz der politischen Begehung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8265/IV.]

— (Ueberstellung der Zugschranken bei der Wegübersetzung in km 331·892 und Einschaltung eines automatischen Läutewerkes in die Zugleitung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Ueberstellung der Zugschranken bei der Wegübersetzung in km 331·892 der Südbahnlinie Wien—Triest auf die Entfernung von 3 m vom nächsten Schienenstrange und Einschaltung eines automatischen Läutewerkes in die Zugleitung auf den 22. Juni anberaumt. Leiter der Commission ist der k. k. Bezirkscommissär Rudolf Freiherr von Camerlander. [G.-I.-Z. 7761.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Entwässerungsanlagen in der Station Olang.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Bruneck hat die politische Begehung und wasserrechtliche Verhandlung anlässlich des Projectes für Entwässerungsanlagen in der Station Olang der Südbahnlinie Marburg—Franzensfeste auf den 22. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 8066.]

Localbahn Lambach-Haag. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei hat hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Lambach-Haag die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung auf den 24. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Josef Ritter v. Schwaiger betraut. [E.-M.-Z. 9009/I.]

Localbahn Nixdorf-Sebnitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 22. bis 24. September 1896 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich des von der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten Vorprojectes einer normalspurigen Localbahn von der Station Nixdorf der Linie Rumburg—Nixdorf an die österreichisch-sächsische Reichsgrenze nächst Sebnitz hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M.-Z. 13.701/I.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Localbahn Itzkani-Suczawa: Localcommission.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich der Beschwerden des Stadtvorstehers in Suczawa in Angelegenheit der Ausführung der Localbahn Itzkani-Suczawa die Localerhebung auf den 24. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut. [E.-M.-Z. 8926/I.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Aenderung der Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Die Aenderungen der Betriebsordnung, welche am 1. Juli in Kraft treten, beziehen sich nach der „Z. d. V. D. E.-V." neben einigen redactionellen Aenderungen des Textes hauptsächlich auf die Erhöhung der Sicherheitsmassregeln als Folge der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten auf den Eisenbahnen Deutschlands. Sie bedingen eine vermehrte Sorgfalt bei der Instandhaltung des rollenden Materials. Die bisher vorgeschriebene, nur alle drei Jahre, bezw. nach Zurücklegung von 30.000 km sich wiederholende eingehende Revision der Eisenbahnwagen hat sich bei dem in den Personenzügen laufenden Wagenmaterial nicht mehr als genügend erwiesen. Allerdings ist an der allgemeinen Festsetzung der Zurücklegung von 30.000 km vor jeder neuen eingehenden Revision festgehalten; da aber diese Zahl jetzt im Allgemeinen in viel kürzerer Zeit und bei den bedeutenden Geschwindigkeitsunterschieden in sehr verschiedener Zeit erfüllt wird, so sind die Revisionstermine verkürzt worden. Danach soll nunmehr bei den vorzugsweise in Schnellzügen laufenden Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen die Frist sechs Monate

bei den übrigen Personen-, Post- und Gepäckwagen ein Jahr betragen. Nur für die übrigen Güterwagen ist die alte dreijährige Frist beibehalten worden.

— (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate März 1897.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat März ergibt für 66 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40.256·72 km, Folgendes:

Im Monate März betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 27,385.125 Mk. oder 1,385.511 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 694 Mk. oder 3·89 pCt mehr als in demselben Monate des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 83,016.589 Mk. oder 7,419.127 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2068 Mk. oder 8·33 pCt. mehr als in demselben Monate des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginne des Etatsjahres bis Ende März betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 327,924.142 Mk. oder 17,729.259 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10.045 Mk. oder 3·74 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 812,903.101 Mk. oder 44,167.825 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 24.468 Mk. oder 3·70 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehre: im Ganzen 12,868.083 Mk. oder 649.424 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1949 Mk. oder 4·34 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 34,254.767 Mk. oder 2,113.630 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5105 Mk. oder 5·58 pCt. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

— (Concession für die Nebenbahn Oldenburg i. H.—Heiligenhafen.) Der „Reichs-Anzeiger“ veröffentlichte die Concessionsurkunde vom 7. April betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Oldenburg i. H. nach Heiligenhafen durch die Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der neuen Bahnstrecke erforderliche Anlagecapital ist auf den Betrag von 1,100.000 Mk. festgesetzt worden. Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen massgebend. Die Spurweite der Bahn soll 1·435 m betragen. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens binnen $1^1/_2$ Jahren nach Ertheilung der Concession erfolgen.

Preussen. (Versuche mit Buchenschwellen auf den Staatseisenbahnen.) Die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung stellt, nach der „Z. d. V. D. E.-V.“, gegenwärtig mit getränkten Eisenbahnschwellen aus Buchenholz Versuche in grösserem Umfange an, um die Wirthschaftlichkeit dieses Materials zu prüfen. Zu diesem Zwecke hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Lieferung von 50.000 Schwellen inländischen Ursprungs erster und 30.000 Schwellen zweiter Classe vergeben. Die Schwellen werden gehobelt, gebohrt, getränkt und, um das Reissen zu verhindern, mit zwei eisernen, 13 mm starken Schraubenbolzen versehen. Für die Schwellen erster Classe leistet die liefernde Firma 15 Jahre, für diejenigen zweiter Classe 10 Jahre Garantie. Die Verlegung der Schwellen soll auf verschiedenen Strecken, jedoch möglichst im Anschlusse geschehen, um ein recht genaues Bild von der Brauchbarkeit des Materials zu erhalten.

— (Errichtung einer neuen Betriebsabtheilung für Kleinbahnen der Firma Lenz & Co.) Für die unter der Betriebsleitung der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin, stehenden Klein- und Nebenbahnen, welche in Vorpommern gelegen sind, ist am 1. April eine eigene Betriebsabtheilung mit dem Sitze in Greifswald unter der Firma: „Betriebsabtheilung Greifswald der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co.“ eingerichtet worden, welcher Abtheilung die Betriebsleitung folgender Bahnen übertragen worden ist:

a) Franzburger Kreisbahnen,
b) Franzburger Südbahn,
c) Rügen'sche Kleinbahnen,
d) Aklam-Lassaner Kleinbahn,
e) Demminer Kleinbahnen und
f) Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Alle Anfragen u. s. w. bezüglich dieser Bahnen sind daher an die vorgenannte Adresse zu richten. Die übrigen in Pommern gelegenen Kleinbahnen bleiben bis auf Weiteres bei der Betriebsabtheilung Stettin der bezeichneten Gesellschaft.

— (Kleinbahnprojecte.) Die Firma Vering & Waechter in Hannover beabsichtigt, an Stelle der früher in Aussicht genommenen Kleinbahnen von Nenndorf nach Münster a. Deister und von Springe nach Barnten eine Kleinbahn von Nordstemmen über Schulenburg, Eldagsen, Springe, Altenhagen, Münster a. Deister, Lauenau und Rodenberg nach Nenndorf mit Abzweigung von Eldagsen über Gestorf nach der Zuckerfabrik in Bennigsen herzustellen.

Schiffahrt.

Bremen. (Flussschiffahrt auf der Unter- und Oberweser im Jahre 1896.) Laut des Jahrbuches für Bremische Statistik sind in Bremen auf der Unterweser im Jahre 1896 angekommen: Beladen 4857 Schiffe mit 633.277 Registertonnen (gegen 4357 Schiffe mit 562.758 R.-T. im Vorjahre), leer 729 Schiffe mit 97.991 R.-T. (gegen 753 Schiffe mit 109.092 R.-T. im Vorjahre), darunter waren 1457 beladene Dampfer mit 149.354 R.-T. und 24 leere Dampfer mit 12.138 R.-T. (gegen 1286 beladene Dampfer mit 132.320 R.-T. und 28 leere Dampfer mit 12.002 R.-T. im Vorjahre).

Der Heimatsangehörigkeit nach entfallen auf Bremen 3573 beladene Schiffe mit 556.351 R.-T. (gegen 3138 Schiffe mit 493.775 R.-T. in 1895) und 340 leere Schiffe mit 61.813 R.-T. (gegen 420 mit 81.802 R.-T. in 1895); auf Preussen 567 beladene Schiffe mit 39.818 R.-T. (gegen 549 mit 35.449 Registertonnen in 1895) und 232 leere Schiffe mit 18.292 R.-T. (gegen 185 mit 13.649 R.-T. in 1895); auf Oldenburg 684 beladene Schiffe mit 34.366 R.-T. (gegen 652 mit 31.634 R.-T. in 1895) und 89 leere Schiffe mit 4556 R.-T. (gegen 81 leere mit 4355 R.-T. in 1895); auf andere Länder 33 beladene Schiffe mit 2742 R.-T. (gegen 18 mit 1900 R.-T. in 1895) und 68 leere Schiffe mit 13.330 R.-T. (gegen 67 mit 9286 R.-T. in 1895).

Die Provenienz betreffend, so kamen aus den bremischen Häfen Bremerhaven, Vegesack und anderen Weserplätzen 3305 beladene Schiffe mit 459.833 R.-T. und 278 leere Schiffe mit 44.218 R.-T., aus den preussischen Häfen, und zwar hauptsächlich aus Aschwarden, Geestemünde, 449 beladene Schiffe mit 29.208 R.-T. und 234 leere Schiffe mit 27.801 R.-T., aus den oldenburgischen Häfen, und zwar insbesondere aus Brake, Nordenham, Hammelwarden, Oldenburg, 1103 beladene Schiffe mit 144.236 R.-T. und 217 leere Schiffe mit 25.972 R.-T.

Abgegangen sind dagegen nach der Unterweser 3542 beladene Schiffe mit 476.384 R.-T. (gegen 3334 beladene Schiffe mit 454.164 R.-T. in 1895) und 2046 leere Schiffe mit 289.678 Registertonnen (gegen 1896 leere Schiffe mit 236.231 R.-T. in 1895). Darunter waren 1450 beladene Dampfer mit 152.360 R.-T. (gegen 1274 mit 133.256 R.-T. in 1895) und 40 leere Dampfer mit 37.374 R.-T. (gegen 28 mit 10.636 R.-T. in 1895).

Der Heimatsangehörigkeit nach waren: bremische 3050 beladene Schiffe mit 443.257 R.-T. (gegen 2867 mit 422.073 Registertonnen in 1895) und 821 leere Schiffe mit 200.976 R.-T. (gegen 688 mit 154.929 R.-T. in 1895); preussische 281 beladene Schiffe mit 24.528 R.-T. (gegen 236 mit 20.254 R.-T. in 1895) und 551 leere Schiffe mit 34.864 R.-T. (gegen 554 mit 32.504 R.-T. in 1895); oldenburgische 204 beladene Schiffe mit 7422 R.-T. (gegen 191 mit 7264 R.-T. in 1895) und 542 leere Schiffe mit 30.963 R.-T. (gegen 544 mit 30.541 R.-T. in 1895); anderer Nationalität 7 beladene Schiffe mit 1177 Registertonnen (gegen 40 mit 4573 R.-T. in 1895) und 132 leere Schiffe mit 22.875 R.-T. (gegen 110 mit 18.257 R.-T. in 1895).

Was die Bestimmung betrifft, so gingen nach den bremischen Häfen Bremerhaven, Vegesack u. A. 2712 beladene Schiffe mit 377.022 R.-T. und 873 leere Schiffe mit 144.017 R.-T., nach den preussischen Häfen Geestemünde, Lehe, Blumenthal, Rönnebeck u. A. 154 beladene Schiffe mit 13.907 R.-T. und 392 leere Schiffe mit 24.728 R.-T., nach den oldenburgischen Häfen Nordenham, Brake, Oldenburg,

Elsfleth u. A. 676 beladene Schiffe mit 85.455 R.-T. und 781 leere Schiffe mit 120.933 R.-T.

Oberweser: Angekommen sind auf der Oberweser 1432 beladene Schiffe und Flösse mit 203.565 R.-T. und 130 leere Schiffe mit 19.535 R.-T. (gegen 1438 beladene Schiffe und Flösse mit 186.719 R.-T. und 70 leere Schiffe mit 10.043 R.-T. in 1895). Unter diesen Schiffen waren 69 beladene Dampfer mit 6958 R.-T. (gegen 76 mit 7104 R.-T. in 1895) und 6 leere Dampfer mit 355 R.-T. (gegen 3 mit 214 R.-T. in 1895).

Der Heimatsangehörigkeit nach entfielen auf Bremen 475 beladene Schiffe mit 94.058 R.-T. (gegen 355 mit 72.187 R.-T. in 1895) und 38 leere Schiffe mit 8271 R.-T. (gegen 11 mit 2591 R.-T. in 1895); auf Preussen 831 beladene Schiffe mit 95.786 R.-T. (gegen 910 mit 97.445 R.-T. in 1895) und 77 leere Schiffe mit 9510 R.-T. (gegen 51 mit 6423 R.-T. in 1895); auf Braunschweig 126 beladene Schiffe mit 13.721 R.-T. (gegen 173 mit 17.087 R.-T. in 1895) und 13 leere Schiffe mit 1526 R.-T. (gegen 8 mit 1029 R.-T. in 1895); auf Oldenburg 2 leere Schiffe mit 228 R.-T.

Was die Provenienz anbelangt, so kamen aus den preussischen Häfen Dreye, Bollen, Verden, Nienburg, Minden, Karlshafen u. A. 1062 beladene Schiffe mit 179.026 R.-T. und 200 beladene Flösse mit 2641 R.-T., sowie 117 leere Schiffe mit 17.959 R.-T., aus den braunschweigischen Häfen Thedingshausen, Holzminden u. A. 165 beladene Schiffe mit 21.101 R.-T. und 1 beladenes Floss mit 5 R.-T., sowie 13 leere Schiffe mit 1576 R.-T., aus dem lippischen Hafen Erder 4 beladene Schiffe mit 792 R.-T.

Abgegangen sind dagegen auf der Oberweser 1006 beladene Schiffe mit 181.769 R.-T. (gegen 805 mit 144.261 R.-T. in 1895) und 350 leere Schiffe mit 38.051 R.-T. (gegen 450 mit 47.477 R.-T. in 1895). Unter diesen waren 65 beladene Dampfer mit 6516 R.-T. (gegen 52 mit 4866 R.-T. in 1895) und 4 leere Dampfer mit 257 R.-T. (gegen 25 mit 2274 R.-T. in 1895).

Der Heimatsangehörigkeit nach waren: bremische 419 beladene Schiffe mit 91.135 R.-T. (gegen 320 mit 68.870 R.-T. in 1895) und 92 leere Schiffe mit 11.882 R.-T. (gegen 47 mit 6590 R.-T. in 1895); preussische 513 beladene Schiffe mit 82.139 R.-T. (gegen 439 mit 69.000 R.-T. in 1895) und 184 leere Schiffe mit 19.049 R.-T. (gegen 273 mit 29.621 R.-T. in 1895); braunschweigische 63 beladene Schiffe mit 8021 R.-T. (gegen 46 mit 6391 R.-T. in 1895) und 74 leere Schiffe mit 7120 R.-T. (gegen 130 mit 11.266 R.-T. in 1895); oldenburgische 5 beladene Schiffe mit 474 R.-T.

Was die Bestimmung betrifft, so gingen nach den vorgenannten preussischen Häfen 963 beladene Schiffe mit 176.753 R.-T. und 254 leere Schiffe mit 28.223 R.-T., nach den braunschweigischen Häfen 37 beladene Schiffe mit 5016 Registertonnen und 96 leere Schiffe mit 9828 R.-T.

Verschiedene Mittheilungen.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 15. Mai fand in Teplitz unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Grafen Dubsky die diesjährige (26.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn statt. Bei derselben waren 14 Actionäre erschienen, welche 10.226 Stammactien mit 509 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht, die Jahresrechnungen, sowie der Bericht des Revisionsausschusses wurden ohne Debatte einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrathe für das Jahr 1895 das Absolutorium ertheilt. Ebenso einstimmig genehmigte die Versammlung die Anträge des Verwaltungsrathes bezüglich der Vertheilung des Reingewinnes per 607.514 5 fl. Demgemäss werden 102.000 fl. zur Auszahlung einer Dividende von 5 pCt. oder $2^1/_2$ fl. per Actie, 50.550 fl. für Tantièmen des Verwaltungsrathes und 450.000 fl. für die Amortisationsreserve verwendet, ferner 4964 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Werth der Präsenzmarken für die Mitglieder des Verwaltungsrathes wird mit 20 fl. bestimmt und dem Verwaltungsrathe für das laufende Jahr als Ersatz für Mühewaltung 6000 fl. zur Verfügung gestellt. Das Honorar für die Mitglieder des Revisionsausschusses wurde wie bisher auch für das Jahr 1897 mit 900 fl. festgesetzt. Die vom Verwaltungsrathe begehrte Vollmacht zur eventuellen Erwerbung von Kohlenfeldern wurde dahin erweitert, dass die Verwaltung ermächtigt wurde, auch die Erwerbung von Eisenbahnconcessionen, beziehungsweise die hiefür erforderliche Capitalsbeschaffung durch Realisirung, beziehungsweise Capitalisirung des staatlichen Rentenüberschusses oder eventuelle Fusionirung mit anderen verwandten Unternehmen anzustreben. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes, Graf Dubsky und Director Moriz Bauer, sowie die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wurden wiedergewählt.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 21. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Victorin Steiger und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Dr. Max Freiherrn von Buschmann, die diesjährige (30.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn statt. Bei derselben waren 27 Actionäre erschienen, welche 4100 Actien mit 154 Stimmen vertraten. Der Vorsitzende theilte mit, dass an Stelle des Sectionschefs Max Ritter von Pichler der k. u. k. Hauptmann a. D. und Reichsrathsabgeordnete Severin von Henzel von der österreichischen Regierung zum Verwaltungsrathe ernannt worden ist. Der Bericht über die Jahresrechnung pro 1896 und über die Geschäftsgebahrung, welcher die geordnete Lage des Unternehmens constatirt, wurde ohne Discussion zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Aus dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass der gesellschaftliche Reservefonds „B", der Ende 1895 die Höhe von 48.055 fl. auswies, mit Jahresschluss 1896 sich noch auf 45.030 fl. belief, trotzdem aus diesem Fonds die Stempelgebühren für die Prioritäten I. und II. Emission gezahlt worden sind. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Carl Baron Harkányi und Dr. Victorin Steiger wurden wiedergewählt. [E.-M.-Z. 9075/I.]

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 4. Juni bei der Firma:

„Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen"
Max Meyer als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht, dagegen Dr. Ludwig Bausek, Advocat in Baden; Robert Eisner, kais. Rath und Director der österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien; Dr. Johann Berger, Advocaturscoucipient in Baden; Paul Goetz, kgl. Regierungsbaumeister in Nürnberg, als Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen; ferner wurde eingetragen, dass Oscar Petri nunmehr definitives Mitglied des Verwaltungsrathes ist.

Ferner wurde bei der Firma:

„Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau)"
Georg Clermont als Mitglied des Verwaltungsrathes über Rücktritt gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXIII. Stückes.) Das am 12. Juni herausgegebene CXIII. Stück enthält unter

Nr. 3247: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 10. Juni 1897, Z. 20.281, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus mehreren politischen Bezirken Oberösterreichs.

— (Inhalt des CXIV. Stückes.) Das am 14. Juni herausgegebene CXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3248: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 7. Juni 1897, Z. 19.717, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkung für Klauenthiere aus und nach Bayern.

Nr. 3249: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 12. Juni 1897, Z. 52.978, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Steiermark.

Nr. 3250: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 2. Juni 1897, Z. 72.966/I, betreffend die theilweise Sperre des Bezirkes Banjaluka gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 3251: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 10. Juni 1897, Z. 11.523, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügung für lebende Schweine aus dem Stadt- und Landbezirke Görz.

— (Inhalt des CXV. Stückes.) Das am 15. Juni herausgegebene CXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3252: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 5. Juni 1897, Z. 74.149/I, betreffend die Sperre des Expositurbereiches Bosn.-Kostajnica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 3253: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 11. Juni 1897, Z. 17.070, betreffend die Bestimmung der Station Lichtenwald als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Berichtigung eines Fahrpreises.

In dem im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 64 ex 1897 kundgemachten I. Nachtrage zum Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów ist der Preis einer für einen halben Monat giltigen Streckenkarte Lemberg—Janów von fl. 6·50 auf **fl. 6·63** zu berichtigen.

Wien, am 15. Juni 1897. [437]

Internationaler Rundreiseverkehr mit Frankreich und England.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897, bezw. rücksichtlich der österreichischen Ausgabestellen mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 gelangt ein neuer Tarif für die Französisch - Englisch - Niederländisch - Belgisch - Luxemburgisch - Deutsch - Schweizerisch - Oesterreichisch -Ungarischen Rundreiseverkehre, welcher abgeänderte Fahrpreise enthält, zur Ausgabe.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1896 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 50 Hellern pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juni 1897. [438]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schneebergbahn.

Fahrpreis-Ermässigung für Touristen.

Die Schneebergbahn bewilligt dem Oesterreichischen Touristen-Club für seine Mitglieder, welche sich durch eine giltige Mitgliedskarte mit angehefteter Photographie ausweisen, folgende ermässigte Fahrpreise für Tourkarten:

Von Wr. Neustadt oder Wöllersdorf nach	II. Cl.	III. Cl.
	Heller	
Willendorf	94	62
Grünbach	122	82
Puchberg	164	110
Baumgartner	476	318
Schneeberg	554	370

Die Schneebergbahn bewilligt ferner an Mitglieder anderer alpiner Vereine nach vorheriger Vereinbarung der Controlmassnahmen folgende Begünstigungen:

Gegen Vorzeigung der Vereinskarten mit angehefteter Photographie:

bei Fahrt III. Classe . . halbe Tourkarte II. Classe
bei Fahrt II. Classe . . eine Tourkarte III. Classe

Beide Begünstigungen gelten vorläufig nur bis Ende December 1897.

Wien, am 18. Juni 1897. [439]

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VI.

Mit 1. Juli 1897 tritt zum Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Jänner 1896 der Nachtrag VI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·05 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1897. [440]

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Rosendaal und Wien.

Ab 1. Juli 1897 gelangen zwischen Rosendaal (Niederländische Staatsbahnen) und Wien (Nordwestbahnhof, Nord- und Staatsbahnhof) directe, für alle Züge giltige Fahrkarten I. und II. Classe zum Preis von

I. Classe . . . . . . Mark 116·30 (Gulden holländ. Währ. 68·65)
II. Classe . . . . . . Mark 84·20 (Gulden holländ. Währ. 49·70)

zur Ausgabe.

Die Fahrkarten haben eine zehntägige Giltigkeitsdauer und lauten auf den Bahnweg über

Boxtel—Wesel—Oberhausen—Hamm—Hannover—Magdeburg— { Halle—Leipzig—Riesa / oder Zerbst—Falkenberg— Elsterwerda — Böhla oder Röderau }

{ Wanne/Steele —Dortmund— Kamm/Unna —Soest / Steele—Herdecke—Arnsberg } Warburg —Cassel— { Eisenach—Kötschau—Leipzig / Nordhausen—Halle—Riesa }

Dresden — { Tetschen—Lissa—Znaim / Bodenbach—Prag—Brünn }

In Wien Norbahnhof gelangen diese Fahrkarten erst bei eintretenden Bedürfnissen zur Ausgabe.

Wien, am 15. Juni 1897 [441]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. (Ausnahmetarif 4.) Während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 finden die Bedingungen für die Gewährung des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Düngekalktarif) auf Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande keine Anwendung.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Nachtrag VI.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1897, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecken Altötting—Burghausen und Wolfratshausen—Beuerberg ab gelangt Nachtrag VI zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderung von Stationsnamen;
II. Ergänzung der Kilometerzuschläge;
III. Ergänzung der Kilometertafel a;
IV. Ergänzung der Kilometertafel b;
V. Ergänzung des Verzeichnisses 1 über Anwendung der Tariftabellen;
VI. Stationstarife;
VII. Ergänzung, bezw. Neuauflage einzelner Ausnahmetarife;
VIII. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.

Dieser Nachtrag kann von dem Materialdepot der General-Direction der Bayerischen Staatsbahnen um den Preis von 20 Pfennig per Stück bezogen werden.

Magdeburg - Halle - Bayerischer Verband. Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Abänderung.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ist der im Tarife für den Verkehr zwischen Osterwieck (Station der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn) einerseits und Eger und Franzensbad andererseits neben den Entfernungen vorgesehene besondere Zuschlag von 5 km in 2 km abzuändern.

— (Aenderung der Anwendungsbestimmungen für die Ausnahmetarife 4 und 4 b.) Die Ausnahmetarife 4 (Düngekalktarif) und 4 b (für Mergel) erhalten am Schlusse der Anwendungsbedingungen folgende Anmerkungen:

„Diese Bedingungen finden während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 nur auf Sendungen nach dem Zollvereinsauslande Anwendung. Für Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande gelten die Anwendungsbedingungen des vorbezeichneten Tarifes."

Deutsch-Russischer Verkehr. (Getreide- etc. Ausnahmetarif 7.) Mit Giltigkeit vom 3./15. Juni wurden die Zweigbahnstationen der Moskau-Kiew-Woronescher neu eröffneten Strecke Pirjatin—Dnjepr-Krasnoje in den directen Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. und Oelsamen über Bachmatsch-Wirballen nach Königsberg i. Pr., Memel und Pillau aufgenommen. Die Anschlussfrachtsätze an die für Kruti (Seite 39 des Tarifes) giltigen Frachtsätze betragen für 100 kg von

Petrowka	119 Werst	20·19 Kop.
Drabowo-Barjatinskaja . . .	135 „	22·88 „
Palmira	158 „	26·78 „
Solotonoscha	172 „	29·16 „
Dnjepr-Krasnoje	194 „	32·88 „

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit bayerischen Stationen.) Vom 1. August n. St. ab wird im Verkehre mit den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Annahme der Rubelwährung ausgeschlossen.

Die Zusatzbestimmungen unter Ziffer 5 zu § 12 des Eisenbahn-Betriebsreglements im Theil I des Deutsch-Russischen Gütertarifes (I. Nachtrag, lauf. Nr. 7) sind daher in der Sternanmerkung, betreffend Ausschluss der Annahme von Rubelwährung, wie folgt zu ergänzen: „General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. August 1897 n. St. ab

Hanseatisch - Ostdeutscher Verbands - Güterverkehr. (Eisen-Ausfuhrtarife.) Mit Giltigkeit vom 6. Juni wurden die für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Specialtarifes II über die Hafenstationen Lübeck und Hamburg nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmefrachtsätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt. Für die Stationen Rostock, Warnemünde und Wismar gelangten neue Ausfuhrfrachtsätze für Eisen und Stahl des Specialtarifes II mit dem gleichem Tage zur Einführung.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. (Nachtrag VI.) Am 16. Juni ist zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag VI zur Einführung gelangt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Tariftabellen und der Ausnahmetarife. Ferner wird durch den Nachtrag der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) bezüglich der unter Ziffer 5 und 6 des Waarenverzeichnisses genannten Artikel, sowie der Ausnahmetarif 6 (für Braun- und Steinkohlen etc.) auf den Verkehr mit den am Tarife betheiligten thüringischen Privateisenbahnen ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Breslau - Sächsischer Viehverkehr. (Einbeziehung der Station Wilhelmsbrück.) Vom 1. Juni ab wurde die Station Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn in den Tarif für den vorgenannten Verkehr für Viehsendungen in Wagenladungen in demselben Umfange einbezogen, in welchem die Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn in diesen Verkehr einbezogen ist.

An Fracht für dergleichen Sendungen kommen die für die Station Kempen B.W.E. im genannten Tarife vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich der nachstehenden Beträge zur Erhebung:

für das Quadratmeter Ladefläche in Mark:

Kilometer	a) für Pferde	b) für sonstiges Vieh in einbödigen Wagen	in mehrbödigen Wagen
10	0·50	0·40	0·53

Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc.) Mit Giltigkeit vom 15. Juni wurden im Ostdeutschen Güterverkehre (Gruppe I/II) von Station Gurkow des Directionsbezirkes Bromberg und Lnianno des Directionsbezirkes Danzig nach den oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg widerruflich eingeführt.

Für die Anwendung der Frachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarife im Ausnahmetarife 7 vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neuer Tarif, Theil II, Heft 2.) Das seit dem 1. Juni 1896 in Geltung stehende Heft 2 des Theiles II der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife, enthaltend besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen und dergl. von Stationen der Directionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen und Köln, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und der Oberhessischen Eisenbahnen nach Stationen der

erste Abtheilung des Tarifheftes:
Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnen und der Gotthardbahn,

zweite Abtheilung des Tarifheftes:
Ostschweizerischen Eisenbahnen

wurde am 5. Juni aufgehoben. Als Ersatz dafür ist an diesem Tage ein neues Tarifheft 2 in Kraft getreten, welches in die gleichen Abtheilungen zerfällt wie das alte.

Verkaufspreis: 1. Abth. 50 Pf., 2. Abth. 60 Pf.

Der neue Tarif bringt sehr erhebliche Frachtermässigungen und daneben eine Ausdehnung des directen Kohlenverkehres durch Einbeziehung der Kohlenversandtplätze Haspe, Piesberg und Sterkrade und einer Anzahl neueröffneter schweizerischer Stationen. Dagegen werden die bisherigen directen Frachtsätze für den Verkehr von der Station Ueberruhr ohne Ersatz aufgehoben; dieselben bleiben noch bis Ende August in Kraft.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. (Grenzübergabsgebühr.) Mit sofortiger Giltigkeit wird bei Getreidesendungen, die über Warschau, Koluszki oder Dombrowa von einer breitspurigen russischen Bahn in Sosnowice W.W. eingehen und von dort nach deutschen Stationen weiterbefördert werden, die Grenzübergabsgebühr in Sosnowice W.W. nicht erhoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1228	Buschtěhrader Eisenbahn		Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut	Prag (Staatsbahnhof)	Neustraschitz, Smečna, Sternberg, Unhoscht	1. Abfertigung auf Gepäckschein, d. i. ohne Beibringung eines (Eilgut-) Frachtbriefes. 2. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa aufgeliefert werden. 3. Die bezüglichen Frachtstücke dürfen keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transport durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhaltes mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten, und es hat der Absender für alle Folgen, welche wegen der etwaigen Nichtbeachtung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben eintreten könnten, jederzeit aufzukommen. 4. Die entfallenden Transport- und Stempelgebühren sind stets sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmebescheinigung wird nicht ausgefertigt. 5. Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist nicht zulässig, und es wird für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässig für Eilgut festgesetzten Lieferfrist bahnseits keine Haftung übernommen. 6. Eine Avisirung der Sendungen findet nicht statt; der Adressat hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation vorzusorgen. 7. Die Bestätigung des Empfanges ist nachträglich im Aviso-Zustellungsbuche der Bestimmungsstation zu leisten.	Vom 1. Juli 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst den Nachträgen I bis V	Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, bezw. die auf Grund der auf Seite 122 des Tarifes, Theil I, der österr.-ungar.-bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 unter II. b. 3 enthaltenen Bestimmungen sich ergebenden Frachtsätze, falls den daselbst normirten Bedingungen entsprochen ist		Im Kartirungswege		a) Die Beförderung der Zeitungspackete mit Schnellzügen is ausgeschlossen. b) Die mindeste Transportgebühr beträgt bei Beförderung mit Personenzügen 20 Kreuzer ö. W. pro Sendung. c) Ausserdem wird noch bei jeder Sendung die ärarische Gepäcksschein-Stempelgebühr von je 5 Kreuzern (per Gepäckschein) eingehoben

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1229	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19 und H-20, Punkt 7, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Petroutz a. S.	Hliboka transit (für Sendungen nach Wien, Triest, Deutschland oder Böhmen)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Frachtgutmässige Aufgabe mit direct nach Wien, Triest oder nach einer Station in Böhmen oder Deutschland lautenden Frachtbriefen. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	14 kr. = 28 h	22 h	6 h	Im Kartirungswege		
1230	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kalk der Pos. K-2 (auch Dungkalk der Pos. D-15) und Cement der Pos. C-5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Branik-Hodkovicka	Humpoletz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen, sowie Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif und Oesterreichischer Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	106 Heller		Im Kartirungswege		
1231	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Mais	Nowosielitza (Bhf.) transit (für Sendungen aus Russland)	Czernowitz Volksgarten	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Abfuhr vom Bahnhofe in Czernowitz, bezw. Volksgarten mittelst Strassenfuhrwerkes. Einhaltung der Bestimmungen des Tarif-Theiles II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verbandsfrachtsätze	Heller 44 44		Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1898 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirkende Vorlage: a) der Frachtbriefe bei Aufgabe der Sendungen mit direct von der russischen Station nach Czernowitz, bezw. Volksgarten lautenden Frachtbriefen; b) der Frachtbrief-Duplicate für den Transport von Nowosielitza bis Czernowitz, bezw. Volksgarten bei Neuaufgabe von per Bahn oder unter Zollcontrole per Achse aus Russland in Nowosielitza eingelangten Sendungen. Im letzteren Falle muss die russische Herkunft der Sendungen auf den vorzulegenden Frachtbrief-Duplicaten Seitens der Station Nowosielitza bescheinigt sein. *)	

*) Die bezeichneten Documente, welche keinen bahnämtlichen Frachtrückvergütungsstempel tragen dürfen, müssen ferner mit der schriftlichen Bestätigung der Station Czernowitz, bezw. Volksgarten versehen sein, dass die Sendungen mittelst Strassenfuhrwerkes vom Bahnhofe abgeführt wurden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
1232	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Stroh	Mähr.-Trübau	Prossnitz	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg und Einhaltung der massgebenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	60 kr. 120 h	80	40	Im Kartirungswege		
				Türnau					51 kr. 102 h	68	34			
				Kornitz					46·5 kr. 93 h	62	31			
1233	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Dampfkessel der Position D—4 und Maschinen, zerlegte, der Position E—7 des Tarif-Theiles I	Prag (k.k.St.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Görz und Sagrado	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz etc., giltig vom 1. Februar 1897	Besteht kein directer Frachtsatz	325 Heller inclusive Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		
										Heller				
1234	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Holzkohle	Gottschee	Jeubach	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	179	128	51	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungsblatte Nr. 27 vom 6. März 1897 unter fortlaufender Nr. 674 verlautbarte Frachtbegünstigung gegenstandslos
				Reifnitz					177	128	49			
				Strascha					181	128	53			
1235	Südbahn-Gesellschaft		Korkholz und Korkrinde: Korken (Korkstöpsel und Korksohlen) und andere Korkwaaren, sowie Abfälle von Korkholz, bezw. Korkrinde	Triest-Freihafen S.B. Fiume-Freihafen	Wien (Matzleinsdorf) und den Stationen der Strecken Wien - Payerbach incl. (einschliesslich Laxenburg), Wr.-Neustadt - Steinamanger incl., sowie der Strecken Wr.-Neustadt - Wien, bezw. - Gr.-Neusiedl der W.P.B.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. November 1884 giltigen nebenbezogenen Seehafen-Ausnahmetarifes, laut denen die bezüglichen Sendungen von westlich Gibraltar gelegenen Häfen oder von Spanien, Tunis, Algier und Marocco proveniren müssen. Ueberdies kann nebenstehender Frachtsatz auch für Provenienzen von französischen Mittelmeerhäfen in Anspruch genommen werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Triest und Fiume einerseits und Wien, sowie vorgelegenen Stationen andererseits vom 1. November 1884	310 Heller (155 Kreuzer) incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	240 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	70 Heller	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege unter Einhaltung der im nebenbezeichneten Tarife, bezw. der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“, welche auch rücksichtlich des Verkehres mit Fiume singgemäss Anwendung finden, ersichtlichen Bedingungen	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
50	Nr. 59 vom 22. Mai 1897	1083	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schotter aus der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Sopów	Kolomea-Bahnhof	Das mit 100 Wagenladungen festgesetzte Minimalquantum wird auf 80 Wagenladungen reducirt	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. Wien, 22. Juni 1897. X. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Tramway im Gemeindegebiete der Stadt Wels.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördlich autorisirten Bauingenieur Rudolf Urbanitzky in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit animalischer, eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von dem Bahnhofe Wels der k. k. Staatsbahnen durch die Bahnhofstrasse, Westbahnstrasse, Theatergasse, Pfarrgasse und über den Stadtplatz zum Volksgarten und von da durch die Volksgarten- und Traungasse zur Traunlände der Stadt Wels im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 19. Mai 1897. Z. 7403/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Südbahnlinie Wien—Triest abzweigende, bis in die Nähe des Rennplatzes bei Kottingbrunn führende normalspurige Kleinbahn.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Jockey-Club für Oesterreich in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Südbahnlinie Wien—Triest bei Kilometer 32·2 abzweigende, bis in die Nähe des Rennplatzes bei Kottingbrunn führende normalspurige Kleinbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 24. Mai 1897. Z. 7644/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende normal-, eventuell schmalspurige Kleinbahn von der Station Bauschowitz-Theresienstadt der Linie Prag—Bodenbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Theresienstadt nach Leitmeritz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Leopold Bohumil Grafen Thun-Hohenstein in Stephan im Vereine mit Dr. Albin Victor Tschinkel, Advocaten in Teplitz, und Victor Noback, Bauunternehmer in Prag (Bubna), die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende normal-, eventuell schmalspurige Kleinbahn von der Station Bauschowitz-Theresienstadt der Linie Prag—Bodenbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Theresienstadt nach Leitmeritz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. Juni 1897. Z. 4191/I.

Aus den Entscheidungen des Wiener Bagatellgerichtes in Handelssachen.

Die „für Classengüter“ aufgehobenen Frachtsätze (Stationstarife) eines Tarifheftes können auch für solche Güter, welche durch die Bestimmungen eines Ausnahmetarifes desselben Tarifheftes in eine billigere als die normale Tarifclasse eingereiht (declassificirt) sind, nicht mehr angewendet werden.

(Entscheidung vom 20. März 1897, Z. 12.937.)

Kläger hatte für eine Eisensendung Ostrau—Sanok ddto. 26. März 1896 im Gewichte von 8780 Kilogramm auf Grund der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Ost-Nordwestösterr. Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893 die Frachtberechnung für das Effectivgewicht nach dem in den Stationstarifen (auf Seite 82) enthaltenen Frachtsatze der Classe B verlangt. Der genannte Ausnahmetarif enthält nämlich für „Eisen und Stahl etc.“ in Mengen bis zu 5000 Kilogramm und von 5000 bis 10.000 Kilogramm eine blosse Declassification gegenüber dem gemeinsamen Tariftheil I, für Mengen von 10.000 Kilogramm und darüber (beziehungsweise bei Frachtzahlung für dieses Gewicht) specielle Frachtsätze. Nach letzterem hatte die Bahn unter Zugrundelegung des Berechnungsgewichtes von 10.000 Kilogramm die Fracht festgestellt und eingehoben. Die vom Kläger beanspruchte Frachtberechnung war unter Berufung auf den Umstand abgelehnt worden, dass mit Nachtrag V vom 1. Februar 1896 „die Frachtsätze der Stationstarife für Classengüter auf Seite 15—137“ aufgehoben wurden.

Die klägerische Argumentation ging nun dahin, dass nach dem obcitirten Wortlaute des Nachtrages V die mit demselben erfolgte Aufhebung der Stationstarife nur „für Classengüter“, nicht aber für die in Ausnahmetarife eingereihten, beziehungsweise durch dieselben declassificirten Artikel gelte. Die geklagte Bahn wendete dagegen ein, dass die ursprünglich „für Classengüter“ gegebenen Frachtsätze auch zum Zwecke ihrer Aufhebung nicht anders bezeichnet werden konnten, dass ferner „für Classengüter“ aufgehobene Frachtsätze auch auf „declassificirte“ Artikel nicht mehr angewendet werden können, weil auch die durch Bestimmungen eines Ausnahmetarifes in eine billigere als die normale Tarifclasse eingereihten Güter noch immer „Classengüter“ seien, und dass endlich, wenn das Fortbestehen der kurzhin aufgehobenen Frachtsätze in einer speciellen Richtung, nämlich als Taxen eines Ausnahmetarifes, beabsichtigt gewesen wäre, dies in dem Nachtrage hätte ausdrücklich gesagt werden müssen.

Der Richter gab diesen Einwendungen der geklagten Bahn statt und wies die Klage mit der weiteren Begründung ab, dass, wenn die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I mit jenen des Nachtrages V im Widerspruche stünden, erstere eo ipso durch diesen Nachtrag V als die spätere Bestimmung aufgehoben erscheinen. Die Stationstarife des (eingangs) genannten Tarifes seien aber überhaupt aufgehoben und können daher auch nicht mehr für „Eisen und Stahl“ in Anwendung kommen, was sich auch zweifellos daraus ergebe, dass die Seitenzahlen, auf denen die Stationstarife enthalten sind, in dem mehrgenannten Nachtrage ausdrücklich als aufgehoben bezeichnet werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Salzkammergutbahn: Bauconsensertheilung für ein Beamtenwohngebäude in der Station Ebensee.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat den Bauconsens für das Project eines Beamtenwohngebäudes sammt Nebengebäude in der Station Ebensee im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9098.]

— (Linie Ober-Cerekwe—Wessely ob d. Luschnitz: Erweiterung der Station Neuhaus: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Neuhaus hat die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich der Erweiterung der Station Neuhaus anlässlich der Einmündung der schmalspurigen Localbahn Neuhaus-Neubistritz angeordnet. [E.-M.-Z 8710/IV.]

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Bauconsensertheilung für ein neues Postgebäude am Gemeinschaftsbahnhofe Eger.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für das Project eines neuen Postgebäudes für die k. k. Postverwaltung am Bahnhofe Eger an die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 8545/IV.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau: Geleiseherstellungen in den Stationen Wolframitzkirchen, Wiese und Polna-Stecken.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Stutzgeleises in der Station Wolframitzkirchen und die Herstellung je eines vierten durchgehenden Geleises in den Stationen Wiese und Polna-Stecken der Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau ertheilt. [E.-M.-Z. 7499/IV.]

— (Linie Nimburg—Tetschen: Bauconsensertheilung für ein Wärterhaus in Neschwitz.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Herstellung eines einfachen Wärterhauses sammt Nebengebäude in der Station Neschwitz der Linie Nimburg—Tetschen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9371/IV.]

— (Linie Wostroměř—Jičin: Herstellung eines Durchlasses unter dem Object in km 16·8/9.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines 1 m weiten gedeckten Durchlasses unter dem gewölbten Object in km 16·8/9 der Linie Wostroměř—Jičin ertheilt.

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Bauconsensertheilung für ein Stockgeleise in der Station Bad Bělohrad.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Stockgeleises in der Station Bad Bělohrad der Linie Chlumetz—Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn ertheilt. [E.-M.-Z. 9146/IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Herstellung eines Flugdaches sammt Rampe für feuergefährliche Gegenstände in der Station Gablonz a. N.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Herstellung eines Flugdaches sammt Rampe für feuergefährliche Gegenstände in der Station Gablonz a. N. der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7894/IV.]

Localbahn Reichenau a. d. K. - Solnitz. (Strassenbrückenwaage in der Station Solnitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Oesterr. Nordwestbahn als betriebführenden Verwaltung der Localbahn Reichenau a. d. K. - Solnitz vorgelegte Project über die auf der Station Solnitz von der gräflich Kinsky-schen Zuckerfabrik in Adlerkosteletz herzustellende Strassenbrückenwaage der Prüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8286/IV.]

Projectirte Localbahn Aspang - Hartberg sammt Zweiglinie nach Sinnersdorf. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 24. Mai die k. k. Statthaltereien in Wien und Graz beauftragt, hinsichtlich des von der Eisenbahn Wien-Aspang vorgelegten Vorprojectes einer Bahnlinie von Aspang nach Hartberg mit einer Zweiglinie nach Sinnersdorf, dann rück-

sichtlich des Projectes der von der Südbahn bei Wr.-Neustadt unabhängigen Trasse von 40·440 bis 55·683 km der Betriebslinie im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision und Stationscommission einzuleiten. [E.-M. Z. 5779/I.]

Projectirte Localbahn Kimpolung — Dorna Watra sammt Abzweigung von Požoritta nach Fundul Moldowi (Louisenthal). (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der vom 2. bis 4. September 1896 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der vom Verwaltungsrathe der Bukowinaer Localbahnen projectirten Localbahn von der Station Kimpolung der Localbahn Hatna-Kimpolung nach Dorna Watra nebst einer Abzweigung von Požoritta nach Fundul Moldowi (Louisenthal) hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [E.-M. Z. 10.713/I, 1896.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einreihung der Gepäcks-, Post- und Personenwagen bei den gemischten Zügen der Localbahn Saitz-Göding.) Das Eisenbahnministerium hat gestattet, dass bei den auf der Localbahn Saitz-Göding in Verkehr zu setzenden gemischten Zügen die Gepäcks-, Post- und Personenwagen unter Beachtung der Bestimmungen des Erlasses des Handelsministeriums vom 28. Jänner 1892, Z. 57.993 ex 1891, unmittelbar hinter der Zugslocomotive eingereiht werden dürfen. [P.-Z. 5915/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 29. Mai, Z. 27.343, der Direction der Budapester Localbahnen-Actiengesellschaft für eine in Fortsetzung ihrer Linie Budapest—Czinkota von deren Endstation Czinkota ausgehende, über Csömör, eventuell die Gemarkung der Gemeinde Kis-Tarcza bis Kerepes zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Betriebslinie Budapest—Centralfriedhof nächst Kerepes der Stadtbahngesellschaft führende Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres;
2. Mit Erlass vom 29. Mai, Z. 29.195, dem Budapester Ingenieur und Bauunternehmer David Engl und dem Gutsbesitzer Gustav Schönberg in Herecsény für
   a) eine von der Station Nándor der Nógráder Comitats-Localbahn Aszód—Nándor—Balassa-Gyarmat—Losoncz abzweigende, über Haláp und die Gemarkung der Gemeinde Surány (Comitat Nógrád) bis Herecsény,
   b) eine von der zukünftigen Station Herecsény abzweigende, bis in das „Hermina"-Kohlenbergbaurevier führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres;
3. Mit Erlass vom 29. Mai, Z. 29.364, der Bauunternehmungsfirma Moriz Löwy & Söhne in Simontornya für eine von der Station Simontornya (nächst Sárbogárd) der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyes—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Vám-Puszta, Nagy-Dáad-Puszta, die Gemarkung der Gemeinde Ozora und weiterhin über Belsö-Sári-Puszta in der Station Felsö-Nyék mit der im Betriebe der Directien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Győr (Raab)—Veszprém—Uj-Dombovár verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres;
4. Mit Erlass vom 29. Mai, Z. 32.448, dem Advocaten Dr. Josef Molnár, Gutsbesitzer in Rimaszombat, für
   a) eine von der Station Ajnácskö der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, diese über Almágy, Alsó-Utas-Puszta, Felsö-Utas-Puszta, Zabar, Istenmezö, Pétervásár und die Gemarkung der Gemeinke Bakta in der Endstation Eger (Erlau) mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Füzes-Abony—Eger der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Füzes-Abony—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) eine von der Station Feled der Linien Fülek—Feled—Miskolz und Feled—Tiszolcz der kgl. Ungar. Staatbahnen abzweigende, bis Péterfalva, eventuell bis Zabar (Comitat Gömör) zum Anschlusse an die Linie a) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szolnok - Kiskun - Félegyháza. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 59 und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die Concessionsurkunde, welche zufolge Erlasses des kgl. ungarischen Handelsministers vom 24. April 1897, Z. 27.231, zu Gunsten des Baues und Betriebes der projectirten Localbahn Szolnok-Kiskun-Félegyháza (Theilstrecke der projectirten Localbahn Szolnok—Kiskun-Félegyháza—Halas—Baja [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1895, Vorconcession Post 6 a, b, c]) erlassen wurde. Die effectiven Baukosten dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen als solche zu betreibenden 64·3 km langen Linie sind mit 1,900.000 fl., d. i. 29.549 fl. per laufendes Bahnkilometer. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 154.300 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Die von der Knotenpunktstation Szolnok der Linien Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal, Hatvan—Szolnok, Czegled—Szolnok, Szentes—Kun-Szent Márton—Szolnok und Szolnok—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende Linie verbindet diese in der Station Félegyháza mit deren Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und der Linie Félegyháza—Csongrád des Staatsbetriebes. Als Stationen, Verladebahnhöfe und Haltestellen sind zu errichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Szolnok;
2. Puszta-Paládics, Verladebahnhof für Personen-, Gepäcks- und auf Wagenladungen beschränkten Güterverkehr;
3. Toszey, Station für den Gesammtverkehr;
4. Tisza-Várkony, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
5. Uj-Bög, Verladebahnhof (wie 2);
6. Tisza-Versény, Verladebahnhof (wie 2);
7. Uj-Kécske, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
8. Tisza-Alpás, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
9. Borsihalom, Ausweichestation und Verladestation (wie 2);
10. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Station Félegyháza der Anschlusslinie.

Ausland.

Deutsches Reich. (Gesetzentwurf über die Erweiterung des preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern.) Dem Hause der Abgeordneten ist nachstehender Gesetzentwurf betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern zugegangen:

§ 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für dieselben erforderlichen Betriebsmittel, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn

1. von Stallupönen nach Goldap die Summe von	5,475.000 Mk.
2. von Ortelsburg nach Neidenburg die Summe von	3,720.000 „
3. von Kulm nach Unislaw die Summe von .	1,330.000 „
4. von Schweidnitz nach Charlottenbrunn die Summe von	3,660.000 „
5. von Petersdorf nach Ober-Polaun (Grünthal) die Summe von	6,180.000 „
6. von Grätz i. P. nach Kosten i. P. oder Czempin oder einem zwischen diesen Orten gelegenen anderen Punkte der Linie Lissa—Possen die Summe von	2,140.000 „
7. von Kallies nach Falkenburg die Summe von	2,800.000 „
8. von Wollin nach Swinemünde die Summe von	2,160.000 „
9. von Blankenstein nach Marxgrün die Summe von	1,030.000 „

10. von Niederfüllbach nach Rossach die Summe von . . . . 567.000 Mk.
11. von Ebersdorf bei Sonnefeld nach Weidhausen die Summe von . . . . 434.000 „
12. von Schandelah nach Oebisfelde die Summe von . . . . 2,440.000 „
13. von Triangel nach Uelzen die Summe von 3,110.000 „
14. von Münster i. W. nach Coesfeld die Summe von . . . . 3,610.000 „
15. von Coesfeld nach Borken i. W. die Summe von . . . . 1,860.000 „
16. von Borken i. W. nach Empel die Summe von 2,257.000 „
17. von Wülfrath nach Ratingen (West) die Summe von . . . . 2,070.000 „
18. von Kirchberg i. Hunsrück nach Hermeskeil die Summe von . . . . 7,035.000 „
19. von Primsweiler nach Dillingen die Summe von 1,550.000 „

b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln die Summe von . . . . 5,988.000 „

zusammen . 59,416.000 Mk.

II. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen die Summe von . . . . 8,000.000 „

III. zur Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern die Summe von . . 2,000.000 „

insgesammt . 69,416.000 „

zu verwenden.

Ueber die Verwendung der Fonds zu II und III wird dem Landtage alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I, lit. a) aufgeführten Eisenbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte, zum Baue der unter 1 bis 19 bezeichneten Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiter oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benützung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgiltiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen, und zwar:

a) bezüglich der Linien unter Nr. I, lit. a) 1 bis 4, 6 bis 8 und 10 bis 19 in der ganzen Ausdehnung;
b) bezüglich der Linie unter Nr. I, lit. a) 5 Petersdorf—Ober-Polaun) für die im preussischen Staatsgebiete gelegene Theilstrecke;
c) bezüglich der Linie unter Nr. I, lit. a) 9 (Blankenstein-Marxgrün), soweit der erforderliche Grund und Boden sich im Besitze der betheiligten fremden Staaten befindet und im Uebrigen die Kosten die Höhe von 18.000 Mk. für die bayerischen Theilstrecke und von 4000 Mk. für die reussische Theilstrecke nicht übersteigen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (lit. A, Abs. 1 und 2) ist, soweit die vorbezeichneten Eisenbahnlinien auf preussischem Gebiete auszuführen sind, Abstand zu nehmen, wenn von den Betheiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschliessenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird, und zwar:

bei Nr. 1 (Stallupönen-Goldap) . . . . . . von 316.000 Mk.
„ „ 2 (Ortelsburg-Neidenburg) . . . . „ 436.000 „
„ „ 3 (Kulm-Unislaw) . . . . „ 219.000 „
„ „ 4 (Schweidnitz-Charlottenbrunn) . . „ 493.000 „
„ „ 5 (Petersdorf—Ober-Polaun) . . . . „ 580.000 „
„ „ 6 (Grätz i. P.-Kosten i. P.) . . . . „ 143.000 „
„ „ 7 (Kallies-Falkenburg) . . . . . „ 284.000 „
„ „ 8 (Wollin-Swinemünde) . . . . . . „ 85.000 „
„ „ 12 (Schandelah-Oebisfelde) . . . . „ 76.000 „
bei Nr. 13 (Triangel-Uelzen) . . . . „ 245.000 Mk.
„ „ 14 (Münster i. W.-Coesfeld) . . . . „ 1,003.000 „
„ „ 15 (Coesfeld-Borken i. W.) . . . . . „ 339.000 „
„ „ 16 (Borken i. W.-Empel) . . . . . . „ 674.000 „
„ „ 17 (Wülfrath—Ratingen-West) . . . „ 335.000 „
„ „ 18 (Kirchberg i. Hunsrück-Hermeskeil) „ 525.000 „
„ „ 19 (Primsweiler-Dillingen) . . . . . „ 118.000 „

B. Zu den Grunderwerbskosten für die unter I, lit. a) 1, 18 und 19 benannten Eisenbahnen soll für den Fall, dass der erforderliche Grund und Boden von den Betheiligten in natura hergegeben wird, staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden, und zwar:

a) bei Nr. 1 (Stallupönen-Goldap) . . . . . von 375.000 Mk.
b) „ „ 18 (Kirchberg-Hermeskeil) . . . . „ 525.000 „
c) „ „ 19 (Primsweiler-Dillingen) . . . . „ 235.000 „

C. Die Mitbenützung der Chausséen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, Seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Eisenbahnen zu gestatten.

D. Für die unter I, lit. a), Nr. 10 und 11, benannten, durchwegs in ausserpreussischem Staatsgebiete belegenen Eisenbahnen und die unter Nr. 12 benannte, zum Theil in ausserpreussischem Staatsgebiete gelegene Eisenbahn muss ausserdem von den Betheiligten — für letztere jedoch nur für die ausserhalb Preussens gelegene Theilstrecke — zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar den Betrage:

a) bei Nr. 10 (Niederfüllbach-Rossach) . . . von 260.000 Mk.
b) „ „ 11 (Ebersdorf bei Sonnefeld-Weidhausen) . . . . „ 240.000 „
c) „ „ 12 (Schandelah-Oebisfelde) . . . . „ 176.000 „

§ 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1. zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von . . . 59,416.000 Mk.
die nach § 1 D von den Betheiligten zu leistenden Zuschüsse zu den Baukosten der Eisenbahnen unter I, lit. a) 10 bis 12 im Betrage von zusammen . . . . 676.000 „
zu verwenden,
2. zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Restbetrages von höchstens . . . . . 58,740.000 Mk.

sowie zur Deckung der für die im § 1 unter Nr. II und III vorgesehene Förderung des Baues von Kleinbahnen und Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern erforderlichen Mittel im Betrage von 10,000.000 Mk. Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Wird von den Betheiligten von der ihnen im § 1 unter A, Abs. 3 eingeräumten Befugniss Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregierung nach § 1, Nr. I a für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe, sowie die Gesammtsumme des § 1 um die im § 1 unter A, Abs. 3 bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge, wogegen die von den Betheiligten hienach zu zahlenden Pauschsummen den vorstehenden Deckungsmitteln hinzutreten.

§ 3.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 betreffend die Consolidation preussischer Staatsanleihen, bezw. des Gesetzes vom 8. März 1897 betreffend die Tilgung von Staatsschulden zur Anwendung.

§ 4.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I bezeichneten Eisenbahnen, bezw. Eisenbahntheile durch Veräussernng bedarf zu ihrer Rechtsgiltigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen, bezw. Eisenbahntheile, und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Preussen. (Kleinbahn Casekow—Penkun—Pommerensdorf.) Zum Zwecke des Baues einer Kleinbahn, von Casekow über Penkun bis nach Pommerensdorf an die Oder führend, hat sich in Stettin eine Actiengesellschaft Casekow-Penkun-Oder gebildet. Das Actiencapital wird voll eingezahlt und soll in der Hauptsache bereits von der Provinz Pommern, dem Kreise Randow, dem Rittergutsbesitzer Wrede-Wartin und der chemischen Productenfabrik Pommerensdorf gezeichnet sein. Die Concession und die Bauerlaubniss sind bereits ertheilt; mit dem Bau der 42 km langen Bahn soll demnächst begonnen werden. Der Bau und die Lieferung der Betriebsmittel ist der Firma Stahlbahnwerke Freudenstein & Co. in Berlin übertragen worden. Die Kosten sollen sich auf 1,250.000 Mk. belaufen.

Frankreich. (Einführung einer neuen Type für Locomotiven.) Die Direction der Französischen Westbahn hat eine Type, und zwar insofern besonders leistungsfähiger Locomotiven eingeführt, als selbe sowohl für den Schnellzugs-, als auch für den Lastzugsdienst verwendbar sind. Die Maschine, welche nunmehr auf allen gesellschaftlichen Linie als einheitliche Normaltype eingeführt wird, vermag sowohl schwere Personenzüge, wie Vergnügungszüge nach der normannischen und bretagnischen Seeküste etc. in mässig coupirtem Terrain mit einer Schnelligkeit von 60 bis 70 km per Stunde, als auch Lastzüge mit 600 t mit einer Schnelligkeit von 35 bis 40 km zu befördern. Die langgestreckte Maschine hat aussenliegende Cylinder, sechs gekuppelte Räder im Durchmesser von 1·680 m; die Wölbung der über die hintere Achse gestellten Feuerbox ist mit feuerfesten Ziegeln ausgefüttert und für Benützung minderwerthiger Kohle eingerichtet; die Heizfläche misst circa 164 m²; die Siederohre sind ebenso wie der Kessel aus Stahl; die Oberfläche des Rostes beträgt 2·5 m. Die Stellung der Federn sichert die Elasticität der Bewegung und den absolut ruhigen Gang der Maschine. Ausser der das System inaugurirenden Westbahn haben bereits andere Bahndirectionen die Einführung dieser als „Locomotive der Zukunft" zu betrachtenden Type beschlossen, durch deren Einführung namhafte Ersparnisse im Kohlenbedarfe erzielt werden.

— (Projectirter Tunnelbau im Departement Savoye.) Die französische Regierung hat den Beschluss gefasst, durch den Bau eines den Gebirgszug Lafancille durchbrechenden Tunnels und die hiedurch ermöglichte entsprechende Verlegung und Abkürzung einer Theilstrecke der Hauptlinie Paris—Méditerranée (Mittelländisches Meer) von Dijon abwärts über Dôle, Champagnole, Morey und Lafancille die derzeit kürzeste Verbindung vom Norden aus mit dem Mittelländischen Meere herzustellen. Der Route über den St. Gotthard gegenüber wird sodann die Entfernung zwischen Antwerpen und den Häfen von Marseille und Genua um circa 120 km, und auch jene zwischen Paris und Genf wie Dijon um circa 100 km verkürzt werden.

— (Gründung einer Bank für Eisenbahn- und Tramwaybau.) Die in jüngster Zeit gegründete Bank „Compagnie Générale de Traction et d'Electricité", deren bereits voll eingezahltes Actiencapital mit 17,500.000 Frcs., d. i. 175.000 Stück Actien à 100 Frcs., bemessen wurde, ist bereits als Bewerberin für den Bau der projectirten Metropolitanbahn (Untergrundbahn) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) aufgetreten. Die neue Gesellschaft wird den Bau von Vollbahnen, speciell aber den von Tramways und Localbahnen mit elektrischem Betriebe, und zwar nicht nur im Bereiche Frankreichs, sondern auch im Auslande, cultiviren, ferner die Umgestaltung von Bahnen mit sonstigem Motorenbetrieb auf elektrischen übernehmen. An der Finanzirung der Bank betheiligte sich belgisches Capital, und gehören auch belgische Capitalisten dem Directionsrathe an.

— (Vorschüsse der Südbahn.) Durch Gesetz vom 13. März ist der am 30. Mai 1896 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Südbahngesellschaft geschlossene Vertrag genehmigt worden. Dieser Vertrag bestimmt Folgendes:

Art. 1. Die Südbahngesellschaft verpflichtet sich, dem Staate für das Jahr 1897 die Summen zu den Ausgaben vorzustrecken, welche er gemäss Art. 11 des dem Gesetze vom 20. November 1883 angehängten Vertrages auszuführen übernommen hat.

Art. 2. Diese Vorschüsse dürfen 12 Millionen Francs nicht übersteigen.

Art. 3. Davon werden von der Gesellschaft eingezahlt: das erste Drittel am 1. Mai und die beiden anderen Drittel in acht gleichen Fristen am letzten Tage jeden Monats vom 31. Mai ab. Diese gesammten Vorschüsse sind vom Staate in 60 Jahresbeträgen, von denen der erste am 31. December 1898 und der letzte am 31. December 1957 fällig wird, zurückzuzahlen.

Art. 4 betrifft die Verzinsung und Rückzahlung der Vorschüsse. („Z. d. V. D. E.-V.")

— (Zuschlagsgebühren für Errichtung von Stationen.) Am 16. März hat der Haushaltsausschuss der Kammer seinen Bericht über den Gesetzentwurf betreffend Erhebung zeitweiliger örtlicher Zuschlagsgebühren für die von oder nach einem Bahnhofe bestimmten Güter und Personen erstattet. Dieser Gesetzentwurf soll einem Departement, einer Gemeinde oder einer Handelskammer gestatten, für die Anlage, Umwandlung oder Verbesserung eines Bahnhofes oder einer Haltestelle an einer Eisenbahn von allgemeinem Interesse auf Grund von Anleihen zu sorgen, deren Verzinsung und Tilgung durch zeitweilige örtliche Zuschlagsgebühren für die von oder nach dem fraglichen Bahnhofe u. s. w. gehenden Güter und Personen gesichert werden kann. Der Entwurf sieht die Aufsicht über die Einnahmen vor, damit sie nicht der Verzinsung und Tilgung der Anleihen, zu deren ausschliesslicher Verwendung sie bestimmt sind, entzogen werden; er bestimmt die Verwendung etwaiger Einnahmeüberschüsse und sichert die Bekanntmachung der eingeführten Zuschlagsgebühren. Im Einzelnen schreibt der Regierungsentwurf folgende Massnahmen vor:

1. Die Zuschlagsgebühren sind unter den gleichen Formen und Bedingungen wie die Eisenbahntarife bekannt zu machen und zu erheben.
2. Die Zuschlagsgebühren sind in eine von den Eisenbahnverwaltungen eröffnete besondere Rechnung einzutragen, die wie die übrige Rechnungsführnng der Gesellschaften der Aufsicht der Finanzinspection und des Rechnungsprüfungs-Ausschusses unterliegt.
3. Von den Eisenbahnverwaltungen ist in die Casse des Departements, der Gemeinde oder Handelskammer der Betrag der Jahreszahlungen in den Fälligkeitsfristen der Anleihe einzuzahlen.
4. Am Schlusse des Jahres sind die Ueberschüsse auf die besondere Rechnung des folgenden Jahres zu übertragen und dienen bis zu einem durch die Genehmigungsurkunde festzusetzenden Höchstbetrage zur Ansammlung von Rücklagen, die zur Deckung etwaiger Fehlbeträge der Zuschlagsgebühren, also zur Sicherstellung der auf die folgenden Jahre entfallenden Zins- und Tilgungsbeträge bestimmt sind.
5. Die Betheiligten haben das Recht, die dann noch verbleibenden Ueberschüsse entweder zur vorzeitigen Rückzahlung der Anleihe oder zur Herabsetzung der Zuschlagsgebühren zu verwenden; doch ist dieses Recht von einer Genehmigung abhängig, die ohne Nachtheil von den örtlichen Verwaltungsbehörden ertheilt werden kann.
6. Die Handelskammern haben für den Dienst der Zuschlagsgebühren besondere Rechnungen und Haushalte anzulegen, welche nach Begutachtung durch den Minister der öffentlichen Arbeiten der Genehmigung des Handelsministers unterliegen.

Ausserdem hat nach dem Entwurfe der Minister der öffentlichen Arbeiten alljährlich als Anhang zum Haushaltsentwurfe eine Uebersicht der im Vorjahre ertheilten Ermächtigungen nebst den Bedingungen der Anleihe und dem Betrage der gestatteten Zuschlagsgebühren zu veröffentlichen

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

Russland. (Erweiterungsbauten an der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn.) Durch einen Allerhöchst bestätigten Beschluss des Ministercomité ist der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn-Gesellschaft gestattet worden, mit einem Capitalaufwande von 202.143 R. bauliche Veränderungen auf den Stationen Woroshba und Bachmatsch vorzunehmen, sowie auf der Theilstrecke Kursk—Woronesh acht Ausweichestellen zu erbauen, um die Leistungsfähigkeit der genannten wichtigen Stationen und namentlich der Theilstrecke Kursk—Woronesh zu erhöhen.

— (Fahrpreisermässigung für Officiere.) Das Officierscorps der Armee und Marine hat abermals eine weitgehende Begünstigung im Falle der privaten Benützung der Eisenbahnen erhalten. Danach sind die Generale und Admirale und die die Rechte von Commandeuren der Einzeltruppentheile geniessenden Obersten und Capitäne ersten Ranges, sowie die Militär- und Marineärzte von der fünften Rangsclasse an berechtigt, bei Zahlung für die zweite Classe die Fahrt in der ersten Wagenclasse zurückzulegen. Ferner geniessen sämmtliche Stabs- und Oberofficiere der Armee und Marine, die Militärärzte und das Lehrpersonal der kaiserl. militär-medicinischen Akademie, welche auf Grund der Allerhöchsten Befehle vom 26. April 1885, 18. November 1888, 13. October 1889 und 20. December 1891 berechtigt waren, mit Billets der dritten Classe die zweite Wagen-

classe zu benützen, das Recht, nach Zuzahlung des für Reisende bei ihrem Uebertritt aus der zweiten in die erste Wagenclasse festgesetzten Betrages in die erste Wagenclasse überzugehen. Diese neuen Begünstigungen sind am 5./17. April in Kraft getreten.

Schiffahrt.

Oesterr. Nordwest - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Geschäftsbericht 1896: XVI. ordentliche Generalversammlung.) Der vom Verwaltungsrathe an die diesjährige Generalversammlung erstattete Bericht über das Jahr 1896, das fünfzehnte Geschäftsjahr der Gesellschaft, hebt gleich im Eingange hervor, dass dieselbe durch die gleichzeitige Einwirkung äusserst ungünstiger Umstände sowohl im Schiffahrtsgeschäfte, als in noch grösserem Masse im Betriebe ihres technischen Etablissements geschädigt wurde. Das Schiffahrtsgeschäft betreffend, sei zwar der Wasserstand mit Ausnahme der letzten sechs Wochen anhaltend sehr günstig gewesen, so dass die Frachtschiffe durch neun Monate ununterbrochen volle Ladung nehmen konnten. Allein gerade dieser Umstand führte bei den gegenwärtigen Verhältnissen der Elbeschiffahrt einen starken Rückschlag in geschäftlicher Beziehung herbei. Obwohl der Güterzufluss sich gegen die Vorjahre erhöhte, bewirkte der massenhaft vorhandene Laderaum, dass in Folge der lange andauernden Möglichkeit seiner vollsten Ausnützung das Angebot in demselben nicht im Verhältnisse zur Nachfrage stand, vielmehr eine förmliche Jagd nach Schiffsgütern entstand, welche ein zeitweise sogar bis unter die Selbstkosten sinkendes Herabgehen der Frachtsätze zur Folge hatte. Besonders verschärft wurden die Verhältnisse des Frachtenmarktes durch den Umstand, dass die Vereinbarungen, welche zur Abschwächung der Concurrenz unter den Gesellschaften und Rhedereifirmen bestanden hatten, nicht aufrecht erhalten wurden, indem die Betheiligten mit Recht die Befürchtung hegten, dass dieselben nur den Anlass zur Bildung neuer Concurrenz-Unternehmungen bieten würden. Der ruinöse Wettbewerb, der sämmtlichen Schiffahrts-Unternehmungen Schaden gebracht hatte, veranlasste jedoch die Leitungen der älteren Elbeschiffahrts-Gesellschaften, die Firma Gebrüder Tonne und zwei neue Unternehmungen neuerlich, und zwar auf unbestimmte Zeit, also jederzeit widerruflich, eine vorherrschend auf gegenseitiges Vertrauen gegründete Vereinbarung zum Festhalten gleicher Geschäftsgrundsätze im Berggeschäfte einzugehen.

Das von der Gesellschaft beförderte Güterquantum betrug im Bergverkehre mit eigenen Frachtschiffen 189.550·5 (+ 42.955) t, mit Verbandsschiffen 337.244·4 (+ 125.690·8) t, sonach zusammen 526.794·9 (+ 168.645·8) t; im Thalverkehre mit eigenen Frachtschiffen 195.520·2 (plus 4788·4) t, mit Verbandsschiffen 161.423·9 (+ 69.921·9) t, zusammen 356.944·1 (+ 74.710·3) t. Die Frachteneinnahme für die mit eigenen Schiffen beförderten Güter betrugen 1,743.586·82 (— 319.620·78) Mk. und 1388·06 (+ 70·55) fl. ö. W., die Schleppbahneinnahmen 1,709.322·66 (— 193.728·90) Mk. und 446·97 (— 176·45) fl. Es ergibt sich sonach trotz einer Mehrbeförderung von 47.744 t mit eigenen Schiffen ein Ausfall in den Frachtlöhnen von 319.621 Mk., und trotz einer Mehrleistung von 168.645 t im Bergschleppverkehre ein Ausfall im Schlepplohn von 193.729 Mk.

Die gesellschaftlichen Remorqueure „Hamburg“ und „Tetschen“, welche seinerzeit von der Prager Dampf- und Segelschiffahrts-Gesellschaft übernommen wurden, gelangen nach 21-, bezw. 23jähriger Dienstleistung zur Ausrangirung. Als Ersatz für dieselben wird auf der gesellschaftlichen Werfte vorerst ein neuer Remorqueur mit einer Maschine von 500 HP. gebaut.

Auch die Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt hat im Berichtsjahre einen Verlust gebracht, doch steht zu erwarten, dass diese Anstalt, zu deren den Anforderungen der modernen Technik entsprechender Vergrösserung und Neueinrichtung pro 1897 170.000 Mk. veranschlagt werden, in der Folge das investirte Capital zu verzinsen im Stande sein wird.

Der Schiffsassecuranzfonds betrug mit Ende 1895 56.876 fl. 36 kr. und stieg durch die Dotirung des Vorjahres per 13.389 fl. 90 kr. und durch eigene Zinsen per 3136 fl. auf 73.402 fl. 26 kr.; nach Abzug der statutenmässig zu tragenden Auslagen per 11.389 fl. 78 kr. beträgt derselbe mit Ende 1896 62.012 fl. 48 kr., welche in Prioritäten der Oesterreichischen Nordwestbahn lit. B, in galizischen Propinations-Schuldverschreibungen, in Prioritäten der Dux-Bodenbacher Bahn und in Schuldverschreibungen der bosnisch-herzegowinischen Landesanleihe angelegt sind. Der Reservefonds wies Ende 1895 68.985 fl. 54 kr. auf, stieg durch die Dotirung des Vorjahres per 8964 fl. 6 kr. und durch eigene Zinsen, sowie sonstige Zugänge per 4230 fl. 33 kr. auf 82.179 fl. 93 kr., die in Prioritäten der Pottendorfer Baumwollspinnerei und Weberei, in Communal-Obligationen der Central-Hypothekenbank der ungarischen Sparcassen und in Schuldverschreibungen der bosnisch-herzegowinischen Landesanleihe angelegt sind. Die Bilanz pro 1896 weist auf unter den Activen: an Schiffspark, und zwar an Dampfschiffconto 1,132.675 fl. 2 kr., an Kettendampferconto 133.862 fl. 90 kr., an Frachtschiffconto 923.922 fl. 68 kr., an Dampfkrahn- und Dampfwindenconto 93.302 fl. 83 kr., an Dampfbaggerconto 4731 fl. 3 kr., an Schuten-, Bollen-, Stationszillen- und Pontonsconto 78.143 fl. 76 kr., an Realitäten, und zwar an Gebäudeconto 209.238 fl. 15 kr., an Grundstückconto 118.148 fl. 98 kr., an Flusskettenconto 144.373 fl. 48 kr., an Inventarconto 461.852 fl. 71 kr., an Materiallagerconto 17.866 fl. 84 kr. und 244.288·49 Mk., an Cautionsconto 35.064·98 Mk. und 22.793 fl. 70 kr., an Ausständen 729.715·32 Mk. und 46.938 fl. 5 kr., an Schiffsassecuranzdepotconto 71.700 fl. 95 kr., an Reservefondsdepotconto 80.418 fl. 75 kr., an Beamten-Unterstützungsfondsdepotconto 32.552 fl. 50 kr., an Special-Unterstützungsfondsdepotconto 30.540 fl., an Dampfschiff- und Maschinenbauanstaltconto 2,481.948·86 Mk., an Agioconto 904.264·95 Mk. An Passiven finden sich eingestellt: Actiencapital 4,000.000 Mk., Creditoren 1,363.132·78 Mk. und 263.255 fl. 25 kr., 62.012 fl. 48 kr. Schiffsassecuranzconto, 82.179 fl. 93 kr. Reservefondsconto, 20.000 fl. Specialfondsconto, 32.927 fl. 98 kr. Beamten-Unterstützungsfondsconto, an Dampfschiff- und Maschinenbauanstaltconto 589.999·24 Mark, an Agioconto 1,537.866·56 Mk., an Gewinn- und Verlustconto 16.462 fl. 88 kr.

Die Generalversammlung der Gesellschaft, welche am 29. Mai in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Victor Russ stattfand, genehmigte die vom Verwaltungsrathe gestellten Anträge, ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium und wählte den ausscheidenden Verwaltungsrath Leopold Sachs neuerdings in diese Körperschaft, wie auch der Aufsichtsrath neuerdings zu seiner Function berufen wurde.

Württemberg. (Dampfschiffahrt auf dem Bodensee im Jahre 1895/96.) Wie die „Z. d. V. D. E.-V.“ berichtet, bestand die württembergische Bodenseeflotte im Jahre 1895/96 aus 8 Dampfbooten (1 Salonschiff, 3 Halbsalonschiffe, 1 Schiff mit Decksalon und 3 Glattdeckschiffe), 1 Schleppbarkasse (Schraubendampfer), 2 Trajectfahrzeugen und 4 Schleppbooten, sämmtlich aus Eisen erbaut.

Das für diese Fahrzeuge, sowie die baulichen Anlagen am Lande verwendete Anlagecapital betrug 1,417.519·42 Mk., während der Vermögenswerth des Besitzstandes der Dampfschiffahrtsverwaltung sich am 31. März 1896 auf 720 341·19 Mk. bezifferte, wovon 697.769·76 Mk. den Werth der Schiffe sammt Zubehör, 22.517·43 Mk. den Werth der vorhandenen Gebäude und Grundstücke darstellen.

Die Dampfboote und die Barkasse haben an Nutzleistungen innerhalb des Betriebsjahres 1895/96 einschliesslich des Schleppdienstes 156.969 km (gegen 172.213 km im Vorjahre) zurückgelegt. Hievon entfallen 10.679 km auf die Barkasse, welche nahezu ausschliesslich zum Schleppen von Trajectschiffen verwendet worden ist.

Die bei den Personenfahrten zurückgelegten Wegelängen betrugen 139.837 km; davon entfallen auf die Rorschacher Linie 56.302 km, auf die Romanshorner Fusionslinie 17.825 km und auf die Gemeinschaftslinie (Constanz—Bregenz) 62.292 km; der Rest mit 3418 km entfällt auf Sonderfahrten. Befördert wurden hiebei 206.679 Personen und 1489 Thiere. Die Einnahmen aus dem Personen-, Fahrzeug- und Viehverkehr betrugen 189.803·04 Mark (+ 19.476·89 Mk. = + 10·26 pCt.) und die bei den Güterfahrten zurückgelegten Längen für die Dampfschiffe 6675 km, für die Barkasse 10.457 km, für die geschleppten Fahrzeuge (Trajectschiffe und Schleppboote) 41.353 km, zusammen 58.485 km.

Der Unterschied in der kilometrischen Leistung der schleppenden und der geschleppten Fahrzeuge erklärt sich daraus, dass letztere vielfach mit Personenschiffen befördert oder auf Grund bestehender Verträge von Dampfschiffen anderer Verwaltungen geschleppt wurden.

Befördert wurden (ausschliesslich der Postgüter) 69.759 t Güter (+ 6037 t = + 8·66 pCt.) und rund 7000 m³ Kies und Steine. Die Trajectschiffe führten 1502 Fahrten aus und legten dabei 23.160 km zurück. Befördert wurden hiebei 4858 beladene und 4140 leere Wagen, und zwar 41.673 t Güter und 1498 Thiere. Auf eine Trajectfahrt kommen somit rund 6 (3·24 beladene und 2·75 leere) Wagen und 27·74 t Güter. Auf die Romanshorner Linie entfielen hiebei 962 Fahrten mit einer Wegstrecke von 11.544 km, 3393 beladene, 2774 leere Wagen, 29.405 t Güter

und 1389 Thiere, während auf die Bregenzer Linie 412 Fahrten mit einer Wegstrecke von 10.612 km, 10.955 t Güter und 92 Thiere entfielen; der Rest wurde anderen Uferplätzen zugeführt. Die Schleppboote brachten es auf 888 Fahrten (444 Doppelfahrten) mit 14.042 km und beförderten 14.724 t Güter und 186 Thiere. Es kommen somit auf jede Fahrt rund 16·58 t Güter. Die Einnahme aus dem Güterverkehre einschliesslich der Postbeförderung betrug 163.881·48 Mk. (+ 23.263·15 Mk. = + 14·20 Percent).

Die persönlichen Ausgaben (Gehalt und Nebenbezüge des Personales, Wohlfahrtseinrichtungen) betrugen 141.375·03 Mk. (— 4696·93 Mk. = 3·32 pCt.), die sachlichen (Betriebsmaterial, Unterhalt, bezw. Erneuerung der Schiffe und Gebäude, Steuern u. A.) 158.012·29 Mk. (+ 18.621·78 Mk. = 11·78 pCt.)

Die Gesammteinnahmen bezifferten sich auf 370.201·25 Mk. (+ 29.047·42 Mk. = 47·84 pCt.), die Gesammtausgaben auf 303.157·32 Mk. (+ 13.924.85 Mk. = 4·59 pCt.); es ergab sich somit ein Betriebsüberschuss von 67.043·93 Mk., womit das vorstehend erwähnte Anlagecapital von 1,417.591·42 Mk. sich zu 4·73 pCt. (3·66 pCt.) verzinste.

Frankreich. (Herstellung der Loire in gut schiffbaren Zustand.) Die Frage der Schiffbarmachung der Loire ist, wie aus Paris berichtet wird, in das Stadium der Verwirklichung getreten. Es liegen diesbezüglich zwei Projecte vor, deren eines die Regulirung des gegenwärtigen Flussbettes in Aussicht nimmt, während dem anderen zufolge ein vom Wasser der Loire gespeister und die Krümmungen des Flusses abschneidender schiffbarer Canal erbaut werden soll, dessen Gesammtkosten mit circa 120,000.000 Frcs. bemessen sind.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis 24. Juni.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

18. Juni, um 7 Uhr Früh (Cattaro B),
Dampfer „Leda“, Capitän S. Lucovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

19. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Najade“, Capitän C. Matkovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

22. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A),
Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurgevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

23. „ um 6 Uhr Früh (Triest—Pola—Zara),
Dampfer „Sultan“, Capitän G. Bonomo,
mit Berührung von Parenzo, Rovigno, Pola, Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, Porto Manzo und Zara. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Zara nach Spalato, Gravosa und Cattaro.

23. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A),
Dampfer „Delfino“, Capitän A. Scarpa,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

24. „ um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich,
mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

18. Juni, Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
21. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän G. de Grisogono,
23. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän G. de Grisogono,
} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

20. Juni, Dampfer „Graf Wurmband“, Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.
Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

20. Juni, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie über Albanien),
Dampfer „Argo“, Capitän A. Petris,
mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.
Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

20. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Fiume),
Dampfer „Memfi“, Capitän P. Komnenovich,
mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Syra, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, S. Maura und Prevesa.

23. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis“, Capitän F. Kossovich,
mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

24. „ um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Ettore“, Capitän M. Nicolich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Burgas, Varna, Sulina, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Medusa“, Capitän T. Androvich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

3. Juli, um Mittag (Eildampfer nach Bombay),
Dampfer „Amphitrite“, Capitän A. Martinolich,
mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. Juni, Dampfer „Berenice“, Capitän P. Ivellich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Steyrthalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 17. Mai fand in Steyr unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Johann Hochhauser die diesjährige (11.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Steyrthalbahn-Gesellschaft statt. Anwesend waren 16 Actionäre, welche 947 Stimmen vertraten. Aus dem Berichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass die Einnahmen im Geschäftsjahre 1896 sich um 11.310 fl. auf 110.973 fl., die Ausgaben um 1615 fl. auf 78.752 fl. erhöhten. Der Betriebsüberschuss betrug 32.221 fl. (+ 9695 fl.). Die Einnahmenzunahme resultirt beinahe zur Gänze aus der Steigerung des Güterverkehres, während der Personenverkehr beinahe stationär geblieben ist. Nach Abzug der Zinsen der Bauschuld per 3457 fl. blieb inclusive des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre per 1199 fl. zur Verfügung der Generalversammlung ein Ueberschuss von 29.963 fl. Im Sinne der Anträge des Verwaltungsrathes wurde einstimmig beschlossen, von obigem Betrage 705 fl. zur Amortisirung der Actien, 25.000 fl. zur Abzahlung der Bauschuld zu verwenden und die hiefür entfallenden 250 Stück unbegebenen Actien dem Betriebs-Reservefonds zu überweisen, ferner letzterem in Baarem 3000 fl. zuzuwenden, 1000 fl. als Remuneration für Bedienstete zu widmen und den Rest per 258 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Rechnungsabschluss wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Der Vorsitzende theilte mit, dass an Stelle des Julius Strnadt von Seiten des oberösterreichischen Landesausschusses das Mitglied des Landesausschusses Johann Faigl in den Verwaltungsrath entsendet worden ist. Das an Stelle des ausgetretenen Fritz Hähnel vom Verwaltungsrathe cooptirte, dermalen wieder ausscheidende Mitglied Maschinenfabrikant Josef Huber wurde wiedergewählt.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 11. Juni eingetragen:

Bei der Firma
„K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen“
Moriz Graf Vetter von der Lilie, k. k. Kämmerer und Reichsraths-Abgeordneter in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte.

Bei der Firma
„Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau)“
Dr. Richard Foregger, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Aenderungen im VIII. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement.) In dem VIII. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement sind folgende Aenderungen vorzunehmen:

Seite 29. Bei laufender Nummer 11 sind in Spalte 2 die Worte: „(im Betriebe der Hessischen Ludwigs-Bahn)" zu streichen

„ 30. Die laufende Nummer 15 a bis c erhält folgenden neuen Wortlaut:

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Ueberführung in	an Ueberfuhrsgebühren werden erhoben	
		für Sonderzüge	für Personen-, Kranken- und Gepäckswagen
15	Hamburg a) über den Berliner Bahnhof im Durchgangsverkehre zwischen dem Hannoverschen und Lübecker Bahnhof, sowie im Durchgangsverkehre zwischen Klosterthor- und Lübecker Bahnhof und ferner im Durchgangsverkehre zwischen dem Berliner und dem Lübecker Bahnhof	a) die Gebühren unter A der T.-B. (Entfernung 9 km); die sich ergebenden Beträge gelangen ohne Rücksicht auf den in den T.-B. festgesetzten niedrigsten Satz von 100 Mk. zur Erhebung	a) 1. für Personen- und besonders eingerichtete Krankenwagen, 0·4 Mk. für die Achse und das Tarifkilometer (Entfernung 9 km); 2. für Gepäcks- und Güterwagen, gleichviel ob dieselben zur Beförderung von Kranken oder Gepäck benützt werden, 0·2 Mk. für die Achse und das Tarifkilometer (Entfernung 9 km) In dem Falle B 4 der T.-B. werden die dort bezeichneten Gebühren (Entfernung 9 km) berechnet
	b) wie bisher	b) wie bisher	b) wie bisher, jedoch ist in Zeile 7 statt „0·20 Mk." zu setzen: „0·04 Mk."
	c) zwischen dem Hannoverschen Bahnhof und dem Berliner Bahnhof, sowie dem Bahnhof Klosterthor der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn	c) wie bisher	c) wie bisher

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 10. April dem öffentlichen Verkehre übergebene 5·64 km lange Strecke Goray—Czarnikau der kgl. Eisenbahndirection Bromberg, sowie die am 5. April dem öffentlichen Verkehre übergebene 62·94 km lange Strecke Sepsi-Szt. György—Csik-Szereda der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nebst Verbindungscurve bei der Station Sepsi-Szt. György (0·55 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Generalversammlungen.

18. Juni: Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
18. „ Localbahn Fürstenfeld-Hartberg.
19. „ Gaisbergbahn-Gesellschaft.
21. „ Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor.
24. „ Localbahn Göpfritz—Gr.-Sieghards.
24. „ Localbahn Radkersburg-Luttenberg.
25. „ Welser Localbahn-Gesellschaft.
26. „ Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
26. „ Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth.
26. „ Localbahn Wodňan-Prachatitz.
26. „ Eisenbahn Wien-Aspang.
26. „ Austro-Belgische Eisenbahn.
26. „ Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.
26. „ Unterkrainer Eisenbahnen.
27. „ Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya.
27. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
27. „ Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn.
28. „ Localbahn Beneschau-Wlaschim.
28. „ Mährische Westbahn (Prossnitz-Trübau).
30. „ Barcs-Pakráczer Eisenbahn.

Verlosungen.

Am 1. März:

Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurther Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 2. August).

Am 6. April:

Nagy-Károly—Somkuter Localbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 20. Mai:

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 30. Juni 1897 und 30. Juni 1898).

Torontaler Localbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 28. Mai:

Oesterr.-Ungar. Lloyd. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 31. December).

Am 1. Juni:

Debreczen—Derecske—Nagy-Leta Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1898).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 perc. Prioritäten vom Jahre 1886 (Rückzahlung ab 1. September).

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. December).

Am 25. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (Rückzahlung ab 1. Juli).

Capitalsrückzahlung.

Buschtěhrader Eisenbahn-Prioritätenanleihe in Mark. Der Termin, bis zu welchem für diejenigen Inhaber der Schuldverschreibungen dieser Anleihe, welche bis inclusive 31. Mai 1897 ihre Schuldverschreibungen nicht zur Rückzahlung gebracht haben, der Capitalsbetrag zu Gericht erlegt wird, wird bis Ende November 1897 verlängert.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Juni d. J. dem Bahnaufseher der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Johann Kupka in Zauchtl anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. Mai allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Capitän der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, Oscar Ritter von Peteani von Steinberg, das Ritterkreuz des kgl. Ordens „Stern von Rumänien", den fürstl. bulgarischen Civil-Verdienst-Orden dritter Classe und den fürstl. bulgarischen St. Alexander-Orden vierter und fünfter Classe;

der Oberinspector und Verkehrschef der Südbahn-Gesellschaft in Wien, Julius Desoye, den kgl. preussischen Rothen Adler-Orden vierter Classe;

der Betriebsinspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, Gustav Mayr, den fürstl. bulgarischen Civil-Verdienst-Orden vierter Classe;

der Oberinspector der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, Wilhelm Bauer, den fürstl. bulgarischen St.-Alexander-Orden vierter Classe;

der Adjunct der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, Julius Netuschil, den fürstl. bulgarischen St. Alexander-Orden sechster Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Triest-Hafen.

Die mit Kundmachung vom December 1896 im Verordnungs-Blatte Nr. 2 publicirte Abänderung der Bezeichnung der Station Triest-Freihafen in Triest-Hafen wird hiemit annullirt, und behält die genannte Station mit den Güterabfertigungsstellen Triest-Stadt k.k.St.B. und Triest-Freihafen k.k.St.B. somit die ursprüngliche Bezeichnung „Triest-Freihafen".

Triest, im Mai 1897. [442]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer und Aufhebung bestehender Fahrpreise.

Mit 1. Juli 1897 gelangen nachstehende Fahrpreise zur Einführung:

	III. Classe	
	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt
	Giltig für alle Züge	
	Gulden ö. W.	
Wien K.F.J.B.—Franzensbad . . .	7·84	15·62

Dagegen werden mit 1. August 1897 aufgehoben:

Die Fahrpreise der I. und II. Classe für den Verkehr zwischen Marienbad und Zittau über Eger—Dresden und die Fahrkarten I., II. und III. Classe mit Giltigkeit für Personenzüge, Eger—Reichenbach i/V. für alle Züge, von Marienbad nach Chemnitz, Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Freiberg, Glauchau, Görlitz und Zwickau Bahnhof.

Wien, am 16. Juni 1897. [443]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife, Theil V, Heft 3, vom 1. April 1895.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1897 tritt der Nachtrag I zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen des Titelblattes der Tarifbestimmungen und der Bestimmungen über die Anwendung der Coursunterschiedsbeträge.
II. Aenderung von Stationsnamen.
III. Ermässigte Frachtsätze der Abtheilung I für Berchtesgaden, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen — unter Aufhebung der auf Seite 1047 der Nummer 66 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums vom 8. Juni 1895 veröffentlichten Frachtsätze.
IV. Neue, bezw. geänderte Frachtsätze der Abtheilung II für Hallein, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie für Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. (Die auf Seite 1237 in der Nummer 70 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums vom 23. Juni 1896 publicirten Frachtsätze dieser Abtheilung für Leinau werden mit 1. August 1897 ohne Ersatz aufgehoben.)
V. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. Juni 1897. [444]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Itzkany.

Fahrpreisrichtigstellung.

In dem Tarife für den obgenannten Verkehr, giltig vom 1. Juni 1897, ist der Fahrpreis II. Classe Schnellzug für die Relation Czernowitz-Galati von Francs 16·50 auf 26·50 und der Fahrpreis I. Classe Schnellzug für die Relation Itzkany-Falticeni von Frcs. 7·77 auf 7·70 zu berichtigen.

Wien, am 18. Juni 1897. [445]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe des Nachtrages I zum Localgütertarife für das Hauptbahnnetz.

Zu dem ab 1. Jänner 1897 giltigen Localgütertarife (Theil II) für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn tritt mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1897, bezw. insoweit Tariferschwernisse eintreten, vom 1. August 1897 ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen, bezw. Abänderungen des Haupttarifes, und zwar:

I. Ergänzung, bezw. Abänderung des Gebührentarifes für die zollamtliche Abfertigung und für Hilfeleistungen zum Zwecke derselben.
II. Theilweise Abänderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes I (Kohle etc.).
III. Aenderung des Ausnahmetarifes XVII (Wein und Most im Verkehre nach Wien).
IV. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Halte- und Ladestellen.
V. Aufnahme von Bestimmungen über die Gebührenberechnung bei Umexpeditionen in Granica.
VI. Berichtigungen und Ergänzungen.
VII. Abänderungen von Stationsbezeichnungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 5 kr. ö. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1897. [446]

Localbahn Melnik-Mscheno.

Eröffnung der Localbahn Melnik-Mscheno.

Am 22. Juni 1897 wird die in der Station Melnik der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn anschliessende normalspurige Localbahn Melnik-Mscheno nebst Elbe-Umschlagplatz Melnik dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Zur Eröffnung gelangen die Stationen Wrutitz-Jelenitz, Lhotka, Nebužel, Kanina-Aujezd, Mscheno und Střednitz, sämmtliche für den Gesammtverkehr, die Ladestellen Jenichow und Žiwonin, beide letztere blos für Wagenladungen während der Rübencampagne, d. i. vom 15. September bis 15. Jänner jeden Jahres, ferner der Elbe-Umschlagplatz Melnik vorläufig nur für Güter in vollen Wagenladungen, deren Ueberladung vom Wagen in das Schiff und umgekehrt ausschliesslich von den Parteien besorgt wird. Am Umschlagplatze sind Lagerräume nicht vorhanden, daher eine Einlagerung von Gütern daselbst weder in gedeckten Räumen noch auf freien Lagerplätzen thunlich oder zulässig ist. In den Frachtbriefen über Sendungen, welche zum Elbe-Umschlage in Melnik bestimmt sind, ist als Bestimmungsstation „Melnik" mit dem Zusatze „zum Elbe-Umschlage" zu bezeichnen.

Für Güter, welche auf dem Wasserwege anlangen und per Bahn weiterbefördert werden sollen, gilt als Aufgabsort die Station Melnik.

Für den Zuschub vom Bahnhofe Melnik zum Elbe-Umschlagplatze oder umgekehrt werden 3 fl. per Wagen erhoben.

Explosive Güter werden auf dieser Localbahn nicht befördert.

Wien, im Juni 1897. [447]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Melnik-Mscheno.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ostdeutsch - Westdeutscher etc. Verkehr. (Nachtrag X.) Am 1. Juni ist zu den Tarifen für den Ostdeutsch-Westdeutschen, sowie für den Berlin- und Stettin-Westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag X zur Einführung gelangt. Dieselben enthalten u. A. eine anderweite Fassung der Ausnahmetarife D (Eisen und Stahl im Verkehre nach den Seehäfen), sowie D 1 (Eisen und Stahl zum Baue von Seeschiffen), durch welche die Frachtsätze für Eisen und Stahl des Specialtarifes II etc. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern (Ausnahmetarif D, Classe II b) eine wesentliche Ermässigung erfahren. Durch den letztbezeichneten Nachtrag werden ausserdem die Stationen Ferdinandshof, Grünberg i. Schl., Neumühl-Kutzdorf, Neusalz a. O., Torgelow, Velgast und Zehdenick des Directionsbezirkes Stettin in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) einbezogen.

Die Nachträge können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif. (Heft 1 vom 1. November 1890.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ist der Nachtrag XIX zur Einführung gekommen.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Vorwortes;
II. Aenderung von Stationsnamen;
III. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
IV. Aenderung der Stationstariftabellen;
V. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife;
VI. Druckfehler-Berichtigung.

— (Heft 2 vom 1. Jänner 1891.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ist der Nachtrag XXV zur Einführung gekommen.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Vorwortes;
II. Aenderung eines Stationsnamens;
III. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen;
V. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Nordostdeutsch - Berlin - Bayerischer Verbandsgütertarif vom 1. October 1896. (Ausnahmetarif für Düngekalk.) Während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 finden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes für Düngekalk nur auf Sendungen nach dem Zollvereinsauslande Anwendung. Für Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande gelten die Anwendungsbedingungen des vorbezeichneten Tarifes.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. Der Güterverkehr der voraussichtlich im Juni 1897 zur Eröffnung kommenden Haltestelle Goldmühl (Endstation der Localbahn Neuenmarkt-Wirsberg—Goldmühl) mit den bayerischen Privatbahnen, dann mit sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern in Neuenmarkt-Wirsberg nach den für diese Station geltenden directen Frachtsätzen und den nachstehenden Transitfrachtsätzen umkartirt, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Kilometer	Es gelten zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und	nachstehende Transit-Frachtsätze für 100 kg in Mark										
		Stückgut			Wagenladungen							
		Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclasse A¹	Allgemeine Wagenladungsclasse B	Specialtarif A²	Specialtarif I	Specialtarif II	Specialtarif III *)	Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes II	Ausnahmetarif für Stammholz
13	Goldmühl	0·40	0·24	0·24	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09	0·10	0·10

*) Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel im Verkehre mit den deutschen Eisenbahnen abgefertigten Sendungen kommt folgender Umkartirungssatz zur Anwendung:

Neuenmarkt-Wirsberg—Goldmühl, Specialtarif III . . . 0·03 Mark für 100 kg.

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transit-Frachtsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)						per 100 kg				
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1236	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Getreide und Malz	Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:	Stadlau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr.		Im Kartirungswege		
				Freudenthal						80·4				
				Kirwein						68·4				
				Mähr.-Neustadt						70·4				
				Namiest						68·4				
				Přikaz						68·4				
				via Olmütz—Süssenbrunn										
1237	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Malz der Pos. M—7 der allgemeinen Güterclassification	Kojetein (K.F.N.B.)	Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn:	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
					Gablonz a. N.					252				
					Maffersdorf r. N.					237				
				Kremsier (K.F.N.B.)	Gablonz a. N.					256				
					Maffersdorf r. N.					241				
1238	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile		Rózsahegy	Bei Aufgabe mindestens von 10.000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür	Vom 1. Juli 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband, Theil II, Heft 3, giltig vom 15. October 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig		Im Kartirungswege		
				Altona						406				
				Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)						418				
				Brake (Oldenburg)						438 *) (für Brake bis Nordenham (Fischereihafen))				
				Bremerhaven (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof)										
				Geestemünde (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof)										
				Geestemünde (Fischereihafen)										
				Nordenham										
				Nordenham (Fischereihafen)										
				Hamburg B.						402 (für Hamburg B. und Wilhelmsburg)				
				Wilhelmsburg										
				Hamburg-Sternschanze						404				
				Harburg H.						397				
				Lübeck						404				
				Stettin						329				
				Swinemünde						358				
				Warnemünde						419				

*) Dieser Frachtsatz gilt nur für die See-Einfuhr;
für den Localverkehr erhöht sich derselbe bei Brake (Oldenburg) um 4, Bremerhaven 8, Geestemünde 8, Nordenham 12 Pfennig pro 100 kg

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandsätze auch für Swinemünde Giltigkeit.
Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche für die in Rózsahegy neu zu errichtende Weberei und Spinnerei bestimmt sind.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1239	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Flaschenhalter aus Schilf und Stroh (Schilf- und Strohhülsen, Flaschenhülsen)	Laa (St.E.G.)	Nussdorf Wien II (K.F.J.B.)	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 42·7 46·7		Im Kartirungswege		
1240	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlentheeröl, schweres, dunkles, in Fässern oder Reservoirwagen	Angern (K.F.N.B.)	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen, bezw. bei Beförderung in Reservoirwagen der hiefür bestehenden speciellen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	130 Heller		Im Kartirungswege		
1241	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. und ungar. Eisenbahnverwaltungen, dann der Kaschau-Oderberger Bahn, der Südbahn, sowie der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, ferner im Namen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	Neue oder gebrauchte Drilch-, Rupfen- und Werg-Emballagen in aufgetrenntem Zustande, ferner leere, retourgehende Pfeifentabaksäcke	Im Localverkehre, sowie im Oesterr. und Oesterr.-ungar. Eisenbahnverkehre, dann im Verkehre mit der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Vom 1. Juli 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Oesterr. und Oesterr.-Ungar. Verbandtarife		Frachtsätze des Specialtarifes 1		Im Kartirungswege		Bei den bezüglichen Sendungen müssen die ärarischen Tabak-Regieämter, bezw. ärarischen Tabak-Magazine als Absender und die ärarischen Tabak-Einlösungsämter, bezw. Tabak-Fabriken als Empfänger erscheinen
1242	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Welchau-Wickwitz Carlsbad Franzenbad Eger (K.k.St.B.) Marienbad	Budapest-dunaparti-teher-pályaudvár Józseváros fövarosi-közraktárak kiterö központi-vasar-csarnok nyugoti-pályaudvár Lipótváros angyalföld Kelenföld deli vasut (Südbahn loco.) und Ó-Buda-filatorigát	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe A allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Anhang vom 1. Jänner 1897 zum Tarife „Theil II“, Heft 1. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Jänner 1897	Heller 427 427 395 385 373	421 405 373 361 361	6 22 22 24 12	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1243	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Schlacken und Sinteln von Erzen der Pos. 8—19 und 8—36 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Antonischacht	Mährisch-Ostrau und Schönbrunn	Bestimmung für Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Beachtung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Thunlichste Verladung in leer zurückkehrende Kohlenwagen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der königl. Preussischen Staatsbahnen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Juli bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	Heller 132	Verschieden	Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Eisenbahn-Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen
				Judenburg						128				
				Unzmarkt						132				
				Zeltweg						126				
				Klein-Schwechat						70·6				
				Frankenmarkt						130				
				Garsten						116				
				Hainfeld						98				
				Kienberg-Gaming						106				
				Lilienfeld						98				
				Rottenmann						126				
				Salzburg						138				
				Scheibmühl						96				
				Schrambach						98				
				Steyr						114				
				Trieben						128				
				Weyer						112				
				Wilhelmsburg						94				
1244	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Cement	Waidhofen a. d. Ybbs	Gross-Hollenstein	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen für den Bau der Theilstrecken der Ybbsthalbahn Gross-Hollenstein—Lunz und Kienberg-Gaming—Lunz bestimmt und an die Bauunternehmung adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	17 kr. = 34 h	24 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
1245	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse aus Pos. G—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Bełz	Lodygowice	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen, sowie jener Bedingungen, welche laut Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 150 vom 31. December 1896 unter fortl. Nr. 2763 für die dortselbst verlautbarte Frachtbegünstigung vorgeschrieben sind	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. Juni 1893	95 kr. = 190 h	Heller 170	Heller 20	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Juni 1898 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	
				Bursztyn-Demianów					112 kr. = 224 h	197	27			
				Chodorów					106 kr. = 212 h	189	23			
				Halicz					114 kr. = 228 h	202	26			
				Krystynopol					97 kr. = 194 h	173	21			
				Sokal					99 kr. = 198 h	175	23			
				Tarnopol					118 kr. = 236 h	209	27			
				Zborów					112 kr. = 224 h	197	27			
				Złoczów					108 kr. = 216 h	192	24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1246	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gaya	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1897 bis Ende Juli 1898	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897	Heller 69·0	61·0	8·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Nemotitz				84·0	76·0	8·0			
					Butschowitz				72·8	64·8	8·0			
				Mähr.-Ostrau	Gaya				68·4	61·0	7·4			
					Nemotitz				83·4	76·0	7·4			
					Butschowitz				72·2	64·8	7·4			
				Karwin	Gaya				74·2	66·2	8·0			
					Nemotitz				89·2	81·2	8·0			
					Butschowitz				78·0	70·0	8·0			
1247	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Angern	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Juli 1897 bis Ende Juni 1898	Localtarif vom 1. Jänner 1897	8·2 kr. = 16·4 h	14·0 h	2·4 h	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Floridsdorf				7·6 kr. = 15·2 h	14·0 h	1·2 h			
1248	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Oderberg (für die in der Umgebung von M.-Ostrau befindlichen Gruben)	Csácza	**Minimalquantum 12.500 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juli 1897 bis Ende December 1897	Localtarif	Heller 28	Heller 24	Heller 4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1898	
					Kisutcza-Ujhely				34	30	4			
					Zsolna				36	32	4			
				Dombrau	Csácza				22	18·8	3·2			
					Kisutcza-Ujhely				30	26·6	3·4			
					Zsolna				34	30·6	3·4			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller					
1249	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Muschelkalksteinmehl zu Dungzwecken	Trnowan (Station der Buschtěhrader Eisenbahn)	Stationen der B.N.B.:	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger, bezw. auf Kosten derselben zu erfolgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Tarif, Theil II — Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894, bezw. Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen				Im Kartirungswege		*) Es bestehen für diesen Artikel keine directen Frachtsätze. **) Die Station Chrasterhof ist ausschliesslich für den Frachtverkehr, und zwar nur für solche Sendungen eingerichtet, welche von der Oesterreichischen Länderbank oder deren Industrialien versendet werden, bezw. für dieselbe oder deren Industrialien bestimmt sind
					Aužic				60	46·2	13·8			
					Klomin				64	48·8	15·2			
					Neratovic				67	50 8	16·2			
					Všetat-Přivor (B.N.B.)				68	54·0	14·0			
					Liblic-Bišic				73	55·6	17·4			
					Vrutic				7[illegible]	59·6	18·4			
					Chrasterhof **)				82	64 8	17 2			
					Kuttenthal				82	64·8	17·2			
					Stranov-Krnsko				83	68·8	14·2			
					Jungbunzlau (B.N.B.)				*)	70·4	—			
					Josefsthal-Kosmanos				*)	72·4	—			
					Bakov (B.N.B.)				*)	74·0	—			
					Münchengrätz				*)	76·8	—			
					Svijan-Podol				*)	80·0	—			
					Turnau (B.N.B.)				*)	82·8	—			
					Měšic				72	55·0	17·0			
					Čakovic				75	58·0	17·0			
					Satalic				*)	58·0	—			
					Vysočan (B.N.B.)				*)	57·6	—			
					Stationen der k.k.Oe.St.B.:									
					Königswart-Sangerberg				*)	69·6	—			
					Kuttenplan				*)	69·6	—			
					Marienbad				*)	69·6	—			
					Ouřiňoves				*)	52·0	—			
					Plan				*)	69·6	—			
					Sandau				*)	67·8	—			
									Heller					
1250	Buschtěhrader Eisenbahn		Dach- und Mauerziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Priesen	Weipert	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen ist parteiseits zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I V	43·0	33	10·0	Im Kartirungswege		
					Schmiedeberg				38·8	33	5·8			
					Kupferberg				35·8	33	2·8			
					Pressnitz-Reischdorf				34·2	33	1·2			
1251	Oesterr. Nordwestbahn		Flussand	Kolin Oe.N.W.B.	Časlau	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	9 kr.	4·8 kr.	4·2 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zur Strassenpflasterung in Časlau bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Časlau als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, durch welche die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
18	Nr. 146 vom 19. December 1896	2522	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Nicht besonders genannte	Schlacken und Sinteln von Erzen der Pos. S - 19 und S - 36 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Antonischacht, Judenburg, Unzmarkt, Zeltweg, Klein-Schwechat, Frankenmarkt, Garsten, Hainfeld, Kienberg-Gaming, Lilienfeld, Rottenmann, Salzburg, Scheibmühl, Schrambach, Steyr, Trieben, Weyer, Wilhelmsburg	Mährisch-Ostrau und Schönbrunn	1. Juli 1897	An Stelle der hiedurch aufgehobenen Tarifermässigungen treten die im gegenwärtigen Blatte zur Publication gelangenden, theilweise geänderten directen Frachtsätze in Geltung
19	Nr. 4 vom 12. Jänner 1897	238	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterreichische und ungarische Eisenbahn-Verwaltungen, dann die Kaschau-Oderberger Bahn, Südbahn, sowie die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg - Luttenberg, ferner die k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	Drilch- und Rupfen-Emballagen in aufgetrenntem Zustande	Im Localverkehre, sowie im Oesterreichischen und Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverkehre, dann im Verkehre mit der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		1. Juli 1897	Ein neues Frachtzugeständniss für nebige Transporte ist im gegenwärtigen Verordnungs-Blatte enthalten

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
51	Nr. 31 vom 16. März 1897	743	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen, gebrauchte, in Pos. E—19 der Güterclassification des Theiles I gehörend	Teplitz	a) Sümeg b) Tapolcza c) Villány	Die Frachtsätze in der Rubrik 10 werden wie folgt abgeändert: ad a) auf 321 Heller ad b) auf 335 Heller ad c) auf 393 Heller Diese Abänderung tritt mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publication in Kraft	
52	Nr. 45 vom 17. April 1897	898	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Schlägelschotter	Lemberg transit	Kulików - Mierzwica, Zólkiew und Glińsko	Mit Giltigkeit bis 31. December 1897 ist als Abgabestation auch Zaszków einzusetzen mit dem um 9·2 h ermässigten Frachtsatze von 6·8 h pro 100 kg	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. | **Wien, 24. Juni 1897.** | **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Juni 1897, womit für den Monat Juli 1897 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1897 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19·5 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die gesellschaftliche Bahnlinie herzustellende Industriebahn (Kleinbahn) in das Theresienthal und zur Gmundener Actienbrauerei.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die gesellschaftliche Bahnlinie herzustellende Industriebahn (Kleinbahn) in das Theresienthal und zur Gmundener Actienbrauerei im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 19. Mai 1897. Z. 6405/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gmünd der k. k. Staatsbahnen nach Litschau mit einer Abzweigung nach Heidenreichstein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Gmünd der k. k. Staatsbahnen nach Litschau mit einer Abzweigung nach Heidenreichstein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. Mai 1897. Z. 7716/I.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Budweis über Lischau nach Wittingau zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Gmünd—Prag.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Notar Anton Maděra in Lischau namens des Consortiums für die Localbahn Budweis-Wittingau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Budweis über Lischau nach Wittingau zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Gmünd—Prag im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 13. Juni 1897. Z. 8443/I.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und des Ackerbaues vom 12. Mai 1897,*) womit eine Schiffahrts- und Seepolizei-Ordnung für die Seen Kärntens erlassen wird.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Vermeiden gegenseitiger Behinderungen und Beschädigungen.

Die Führer von Schiffen jeder Art und von Flössen, sowie die Inhaber von Badeanstalten und anderen an einem See befindlichen Anlagen haben sorgfältig darauf zu achten, dass gegenseitige Behinderungen und Beschädigungen vermieden werden.

§ 2.

Führung von Positionslichtern.

In der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang sind bei jedem Wetter nachstehend erwähnte Positionslichter und keine anderen zu führen:

1. Von jedem in Fahrt begriffenen Dampfschiffe:

a) vorne am Bug oder am vorderen Maste, und zwar mindestens in einer Höhe von 1 m über den Seitenlichtern ein helles weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 20 Compassstrichen, und zwar 10 Striche von vorne nach jeder Seite sichtbar ist;

b) an der rechten (Steuerbord-) Seite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 10 Compassstrichen von vorne nach rechts sichtbar ist;

c) an der linken (Backbord-) Seite ein rothes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 10 Compassstrichen von vorne nach links sichtbar ist;

d) am Heck ein blaues Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 16 Compassstrichen, und zwar 8 Striche von rückwärts nach jeder Seite sichtbar ist.

Bei Dampfbooten ohne Deck kann das Buglicht mit den Seitenlichtern in einem Gehäuse vereinigt werden.

2. Von jedem in Fahrt begriffenen Segel-, Ruderschiffe, Boote und Flosse und von jeder Plätte:

a) in selbstständiger Fahrt vorne am Bug oder Mast ein helles weisses, gleichmässig nach allen Seiten hin sichtbares Licht;

b) im Schlepptau eines anderen Fahrzeuges ein weisses Licht, welches gleichmässig nach jeder Seite sichtbar ist, und bei angehängtem Schlepp am Heck, bei geschwabtem Schlepp an der äusseren Bordwand anzubringen ist.

Von mehreren an einer Seite geschwabten Schiffen hat nur das äusserste dieses Licht an der äusseren Bordwand zu führen.

Die Bestimmung unter b) findet jedoch keine Anwendung auf von den Dampfschiffen nachgeschleppte kleine Boote.

3. Die Lichter sollen in dunkler Nacht bei klarer Luft sichtbar sein:

a) bei Dampfschiffen:
das Buglicht auf 1000 m, die Seitenlichter und das Hecklicht auf 500 m;

b) bei Segel-, Ruderschiffen, Booten, Flössen und Plätten:
das weisse Licht auf 500 m.

4. Die Seitenlichter der Dampfschiffe müssen so angebracht sein, dass sie annähernd die Breite des Schiffes darstellen; bei Raddampfern sind sie, soweit thunlich, gegen die Aussenkanten der Radkästen hin zu befestigen. Ausserdem müssen diese beiden Seitenlichter von der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche so weit vor den Lichtern herausragen, dass diese nicht über den Bug von der anderen Seite her gesehen werden können.

§ 3.

Fahr- und Ausweichregeln.

1. Dampfschiffe, welche eine regelmässige Verbindung zwischen zwei oder mehreren Orten unterhalten, haben bei diesen Fahrten eine bestimmte Fahrlinie einzuhalten, von der nur in Nothfällen abzuweichen ist.

2. Das Wettfahren von Dampfschiffen ist untersagt.

3. Kein Fahrzeug soll in den Cours eines anderen auf der Fahrt begriffenen Fahrzeuges einfahren, so dass es solches in seinem Laufe stört.

Das Anschwimmen oder Anhängen von Badenden an Dampfschiffe, das Anfahren derselben durch Fahrzeuge anderer Gattung, sowie das Anhängen kleiner mit Fahrgästen besetzter Fahrzeuge an Dampfschiffe ist untersagt.

4. Wenn zwei Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss jedes Schiff seinen Cours nach rechts (Steuerbord) ändern, damit sie einander links (Backbord) vorbeifahren.

Diese Bestimmung findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Cours beibehalten, frei von einander passiren müssen.

*) Enthalten in dem am 20. Mai 1897 ausgegebenen L. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 122.

Dieselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe den Bug, den Mast und den Kamin des anderen mit seinem Bug, Mast und Kamin in einer Linie oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des anderen Schiffes zu sehen sind.

5. Wenn die Course zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner rechten (Steuerbord-) Seite hat.

6. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solcher Richtung fahren, dass für sie die Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss das Dampfschiff dem Segelschiffe aus dem Wege gehen.

Dampfschiffe haben sich unter allen Umständen, namentlich bei stürmischer Witterung, von Segelschiffen und kleinen oder schwer beladenen Fahrzeugen derart entfernt zu halten und nöthigenfalls die Maschine abzustellen, dass für diese Fahrzeuge beim Vorüberfahren durch den Wellenschlag keine Gefahr entsteht.

7. Jedes Dampfschiff, welches einem anderen Fahrzeuge in gefahrdrohender Weise nahekommt, muss die Fahrt vermindern oder wenn nöthig stoppen und rückwärts gehen.

Tritt dieser Fall bei zwei Dampfschiffen ein, so hat dasjenige derselben, welches die Gefahr zuerst wahrnimmt, das andere Dampfschiff durch Abgabe des in der beiliegenden Signalordnung (Postnummer 6) vorgeschriebenen Alarmsignals mit der Dampfpfeife auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen, welches Signal von dem anderen Dampfschiffe sofort zu erwidern ist.

In gleicher Weise hat ein Dampfschiff, wenn es sich in gefahrdrohender Weise einem Fahrzeuge anderer Gattung nähert, dieses Fahrzeug durch das erwähnte Alarmsignal mit der Dampfpfeife auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Das andere Fahrzeug ist, wenn es die Gefahr früher bemerken sollte, als das sich nähernde Dampfschiff, ebenfalls verpflichtet, mittelst des in der Signalordnung (Postnummer 6) vorgeschriebenen Alarmsignales mit dem Nebelhorne, wofern es ein solches an Bord hat, sonst aber in anderer geeigneter Weise die Aufmersamkeit des Dampfschiffes wachzurufen.

8. Wenn ein Dampfschiff während der Fahrt manövrirunfähig wird, so hat dasselbe den in gefahrdrohender Weise sich nähernden Schiffen diesen Umstand durch das in der Signalordnung (Postnummer 6) hiefür vorgesehene Signal bekannt zu geben.

9. Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss eines von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, ausweichen, nämlich:

a) Ein vor dem Winde mit am Mast ausgebaumtem Leesegel (Spinaker) segelndes Boot hat einem am Winde segelnden Boote auszuweichen;
b) ein mit raumem Winde segelndes Boot hat einem am Winde segelnden Boote auszuweichen;
c) ein mit Steuerbord angeholten Schooten am Winde segelndes Boot hat einem mit Backbord angeholten Schooten am Winde segelnden auszuweichen;
d) ein mit raumem Winde segelndes Boot, welches die Schooten auf Steuerbord hat, hat einem mit raumem Winde segelnden Boote, welches die Schooten auf Backbord hat, auszuweichen;
e) in allen Fällen, wo nach obigen Vorschriften eines von zwei Booten dem anderen auszuweichen hat, muss dieses letztere seinen Cours halten;
f) es kann dem zum Ausweichen verpflichteten Boote nicht zugemuthet werden, dass dasselbe durch das Ausweichen Gefahr läuft, auf Grund oder mit sonstigen seinen Cours behindernden Gegenden in Berührung zu kommen. Wenn daher das zum Courshalten berechtigte Boot von dem zum Ausweichen verpflichteten Boote durch Zuruf von der Unmöglichkeit des Ausweichens benachrichtigt wird, so hat es diesen Zuruf zu erwidern und demselben Folge zu leisten;
g) wenn zwei auf demselben Schlage am Winde segelnde Boote so dicht neben einander liegen, dass das im Lee befindliche Boot nicht klar von dem zu Luv segelnden wenden kann und beim Weitersegeln Gefahr laufen würde, zu stranden oder zu collidiren, so hat das zu Luv segelnde Boot auf Zuruf des in Lee befindlichen sofort zu wenden. Das leewärts liegende Boot hat dann aber gleichzeitig zu wenden.

10. Ohne Rücksicht auf irgend eine der in den vorstehenden Ziffern enthaltenen Regeln ist jedes Dampfschiff oder Segelschiff, wenn es ein anderes Schiff überholt, verpflichtet, diesem letzteren aus dem Wege zu gehen.

Ein Dampfschiff, das bei Nacht neben einem Segelschiff vorfahren will, hat diese Absicht durch das in der Signalordnung (Postnummer 5) vorgesehene Ueberholungssignal kund zu geben.

11. Dampfschiffe haben sich zur Bekanntgabe der Art und Weise des Ausweichens der in der Signalordnung (Postnummer 4 a, b und c) vorgesehenen Coursänderungssignale zu bedienen.

12. In allen Fällen, in welchen nach den obigen Regeln das eine von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere Schiff seinen Cours beibehalten.

13. Ruderboote haben stets den Dampf- und Segelschiffen auf entsprechende Entfernung aus dem Wege zu gehen, unter einander aber rechts (Steuerbord) auszuweichen und links (Backbord) vorzufahren.

14. Den Flössen und den grossen schweren Lastschiffen (Plätten) haben alle anderen Fahrzeuge aus dem Wege zu gehen.

§ 4.

Vorsichtsmassregeln bei ungünstigem Wetter (Nebel, Schneegestöber, Sturm u. dgl.), Ausrüstung der Schiffe zur erforderlichen Signalgebung.

a) Dampfschiffe müssen bei unsichtigem Wetter das in der Signalordnung (Postnummer 3 a) vorgeschriebene Nebelsignal geben;
b) Segelschiffen ist, die Frachtsegler ausgenommen, die Fahrt bei unsichtigem Wetter gänzlich untersagt;
c) Frachtsegler, Ruderschiffe, Flösse und Plätten dürfen bei diesem Wetter die Fahrt nur dann antreten, be-

ziehungsweise fortsetzen, wenn sie mit einem Nebelhorne behufs Abgabe des in der Signalordnung (Postnummer 3 b) vorgeschriebenen Nebelsignales versehen sind;

d) wenn bei Sturm für eine bestimmte Gattung von Fahrzeugen Gefahr droht, ist für dieselben die Ausfahrt, ausgenommen zur Hilfeleistung in Seenoth, untersagt.

§ 5.

Anlegen der Fahrzeuge.

Das Anlegen der Fahrzeuge ist in der Regel nur an den behördlich bestimmten, öffentlich bekannt zu machenden Landungsplätzen gestattet. Hiebei haben die zuerst ankommenden Schiffs- und Flossführer ihre Fahrzeuge so zu stellen, dass die nachkommenden ungehindert landen können.

Inwiefern die Uferbesitzer verpflichtet sind, das Landen und Befestigen der Fahrzeuge, das Aussetzen derselben und ihrer Ladung, sowie das Begehen der Ufer durch das zur wasserpolizeilichen Aufsicht bestimmte Personale zu dulden, wird durch das Gesetz vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, betreffend die der Reichsgesetzgebung vorbehaltenen Bestimmungen des Wasserrechtes, und das kärntnerische Landesgesetz vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 46, über die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer bestimmt.

Die Anlegestellen der concessionirten Dampfschiffahrts-Unternehmungen dürfen während des Zufahrens, Anlegens und Abfahrens der Dampfschiffe weder von anderen Fahrzeugen noch in sonstiger Weise verlegt werden.

§ 6.

Befestigen der stillliegenden Fahrzeuge.

An den Liegeplätzen sind die Fahrzeuge so zu befestigen, dass sie auch bei bewegtem See vor dem Losreissen gesichert sind, andere Fahrzeuge nicht beschädigen und die Schiffahrt nicht behindern können. Kleinere Fahrzeuge sind, wo es zur Verhütung von Gefahren nothwendig ist, bei bedeutendem Steigen des Sees unter entsprechenden Vorsichtsmassregeln ans Land zu ziehen.

§ 7.

Warnzeichen, Fischerzeichen, Holzbögen.

Jeder Führer eines Fahrzeuges hat die durch Warnzeichen (Seemarken) kenntlich gemachten Untiefen oder andere gefährliche Stellen, sowie die ausserhalb der gewöhnlichen Dampfschiffcourse liegenden Fischerzeichen, insbesondere die bezeichneten Laich-(Schon-)Stätten der Fische und die Holzbögen sorgfältigst zu meiden. Ebenso ist es strengstens untersagt, Warnzeichen, sowie sonstige zur Kenntlichmachung des Fahrwassers angebrachte Zeichen zu beschädigen, zu verrücken oder zu entfernen. Ist dies gleichwohl geschehen, so hat der Schiffs- oder Flossführer wenn möglich das Zeichen sofort wieder auszubessern, an die richtige Stelle zurückzubringen oder nothdürftig zu ersetzen, jedenfalls aber der Schiffahrtsbehörde unverzüglich die Anzeige von dem Geschehniss zu erstatten.

Flösse dürfen längs der Ufer nur wo es unbedingt nothwendig und gestattet ist, fahren.

Reste der in den See eingesetzten Fischerzeichen, welche auf der Oberfläche des Sees nicht mehr sichtbar sind und die Schiffahrt gefährden, müssen von den betreffenden Fischern beseitigt werden.

§ 8.

Hilfeleistung bei Seenoth.

Bei eintretenden Gefahren haben alle Schiffer, Flösser und Fischer ohne Unterschied sich gegenseitig Hilfe zu leisten, so weit sie dies ohne erhebliche Gefahr für das eigene Fahrzeug und die darauf befindlichen Personen im Stande sind.

Nach einem Zusammenstosse von Fahrzeugen sind diese Pflichten gegenseitig.

Von jedem Unglücksfalle ist der Schiffahrtsbehörde auf dem kürzesten Wege Anzeige zu erstatten.

§ 9.

Bezeichnung und Beseitigung gesunkener Fahrzeuge und Anlagen.

Hindert oder gefährdet ein festgefahrenes oder gesunkenes Fahrzeug oder eine gesunkene Anlage (Badeanstalt u. dgl.) die Schiff- und Flossfahrt, so hat der betreffende Führer oder Eigenthümer ungesäumt die Wiederflottmachung oder Wegräumung zu veranlassen, widrigenfalls dieselbe von der Schiffahrtsbehörde auf seine Gefahr und Kosten, unbeschadet des ihm gegen dritte Personen etwa zustehenden Rückgriffrechtes, vorzunehmen ist.

Bis zur Wiederflottmachung, beziehungsweise Beseitigung sind derartige Hindernisse vom Führer, beziehungsweise Eigenthümer tagsüber in leicht kenntlicher Weise zu bezeichnen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang aber bei jedem Wetter mit einem weissen nach allen Seiten sichtbaren Lichte zu beleuchten.

§ 10.

Einfangen freitreibender Fahrzeuge.

Frei am See treibende Fahrzeuge sind durch die Vorstehung der nächsten Ufergemeinde vorbehaltlich des etwaigen Rückgriffes gegen dritte Personen bergen zu lassen.

§ 11.

Motorenboote.

Auf Motorenboote (Boote mit Petroleum-, Naphtha-, Benzin-, elektrischem Betriebe u. dgl.) haben die für die Dampfschiffe geltenden Bestimmungen sinngemässe Anwendung zu finden.

§ 12.

Fischerboote.

Fischerboote sind je nach dem Fortbewegungsmittel (Dampf, Motor, Ruder, Segel) als Dampf-, Motoren-, Ruder- oder Segelschiffe anzusehen.

§ 13.

Bezeichnung der Fahrzeuge.

Jedes Fahrzeug, mit Ausnahme der Flösse und Plätten, muss auf beiden Bordseiten dunkel auf hellem oder hell auf dunklem Grunde in deutlich lesbarer Weise und in Buchstaben, beziehungsweise Ziffern von mindestens 15 Centimeter Höhe der kleinsten Buchstaben, deren Grundstrichbreite nicht unter ein Fünftel der Höhe betragen darf, die vorgeschriebene Bezeichnung führen.

Diese Bezeichnung besteht bei Dampfschiffen oder Yachten in deren Namen, bei Segel-, Ruderschiffen und Booten in der von der Schiffahrtsbehörde ertheilten Odnungsnummer, und überdies bei allen Schiffen aus einem kaiserlichen Adler, welcher von der untersuchenden Behörde bei hölzernen Schiffen eingebrannt, bei eisernen auf einer in die äussere Bordwand einzulassenden Blechtafel angebracht wird.

Flösse und Plätten haben auf einer Stange von mindestens zwei Meter Höhe in der Längsrichtung angebrachte weisse Tafeln zu führen, auf denen beiderseits mit schwarzen Buchstaben von mindestens 15 Centimeter Höhe der kleinsten Buchstaben, deren Grundstrichbreite nicht unter ein Fünftel der Höhe betragen darf, Name und Wohnort des Eigenthümers oder des Flossführers aufgeschrieben ist.

§ 14.

Ausrüstung für Nothfälle.

Jedes Fahrzeug muss mit den für Hilfe in Nothfällen erforderlichen Gegenständen und Einrichtungen versehen sein.

Hiezu gehören:

1. Bei Dampfschiffen:

a) mindestens ein den Grössenverhältnissen des Hauptschiffes angepasstes, unversinkbares, stets mit den nöthigen Handrudern und dem Steuer versehenes Rettungsboot (Beiboot), welches so anzubringen ist, dass es rasch ins Wasser gelassen und bemannt werden kann;

b) eine bewegliche Ueberbordleiter, welche ausserhalb des Schiffes angehängt werden kann und deren unteres Ende bis zum Wasserspiegel reicht;

c) eine Leckpumpe;

d) eine der Grösse und Zweckbestimmung des Schiffes entsprechende Anzahl von Rettungsringen, Leckverstopfungsgegenständen und Wassereimern. Auf den zur Personenbeförderung bestimmten Schiffen ist ausserdem ein Theil der auf Deck aufgestellten Tische und Bänke so einzurichten, dass sie ins Wasser geworfen werden können und genügende Schwimmkraft besitzen, um ebenfalls zur Rettung von ins Wasser gerathenen Personen dienen zu können.

Bei Dampfschiffen ohne Deck kann von den Erfordernissen der lit. a), b) und c) Umgang genommen werden.

2. Bei Segel- und Ruderschiffen von mehr als 30 Tonnen Tragfähigkeit mindestens je zwei Rettungsringe und Wassereimer, sowie die entsprechenden Leckverstopfungsgegenstände, bei kleineren derartigen Fahrzeugen aussenbords um das Fahrzeug herum eine Fangleine und ein Leckverstopfungsgegenstand, und bei jedem Fahrzeuge mindestens ein Reserveruder.

§ 15.

Untersuchung der Segel-, Ruderschiffe, Boote und Plätten.

Segel-, Ruderschiffe, Boote und Plätten dürfen nicht früher verwendet werden, als bis sie auf ihre Tragfähigkeit, Seetüchtigkeit, Ausrüstung und Bemannung, sowie auf die Maximalzahl der aufzunehmenden Personen untersucht und hiebei als zur Schiffahrt geeignet befunden worden sind.

Das Ansuchen um Vornahme der Untersuchung ist bei der Schiffahrtsbehörde des Standortes des Fahrzeuges einzubringen, bezw. jede Aufstellung eines in obiger Weise in Betrieb zu setzenden Bootes vorher behufs Untersuchung dieser Behörde anzuzeigen.

Die Untersuchung selbst erfolgt über Auftrag dieser Behörde zu einer von ihr festzusetzenden Zeit und durch einen von ihr bestimmten Sachverständigen.

Jedem bei der Untersuchung als geeignet befundenem Schiffe ist von der Schiffahrtsbehörde eine Ordnungsnummer zu ertheilen. Dem Eigenthümer wird von der Schiffahrtsbehörde ein Schiffbuch nach dem zuliegenden Muster ausgefertigt, in welches der Name des Besitzers, die dem Schiffe ertheilte Nummer und die zulässige höchste aufzunehmende Personenzahl eingetragen werden.

Die Untersuchung ist jedes Jahr, und ausserdem im Falle einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes oder dessen Uebersiedlung auf einen anderen See, welche Vorkommnisse der Schiffahrtsbehörde rechtzeitig anzuzeigen sind, zu wiederholen. Die regelmässige Wiederholung erfolgt stets im Frühjahre, und wird die Zeit der Vornahme von der Schiffahrtsbehörde den Schiffseigenthümern bekannt gegeben. Das Ergebniss der Untersuchung wird in das Schiffbuch eingetragen.

Ueberdies ist jede Schiffahrtsbehörde berechtigt, im Bedarfsfalle auch in der Zwischenzeit ausserordentliche Untersuchungen aller oder einzelner in ihrem Sprengel verkehrenden Segel-, Ruderschiffe und Boote vorzunehmen.

Die bei einer Untersuchung nicht in fahrtüchtigem Zustande befundenen Schiffe sind, abgesehen von der den Eigenthümer etwa treffenden Strafe, bis zum Nachweise der Behebung des vorgefundenen Gebrechens ausser Betrieb zu setzen.

Die Kosten der ersten und der alljährlich zu wiederholenden Untersuchung eines Schiffes, sowie jener im Falle einer wesentlichen Veränderung oder Reparatur oder der Uebersiedlung auf einen anderen See hat der Eigenthümer zu tragen. Zu den Kosten anderer Untersuchungen ist derselbe jedoch nur dann heranzuziehen, wenn sein oder eines seiner Schiffe hiebei nicht in fahrtüchtigem Zustande befunden wurde.

Wird ein Schiff von dem Verkehre auf dem See, für welchen es behördlich untersucht und zur Schiffahrt geeignet befunden wurde, dauernd abgezogen, so ist dies der zuständigen Schiffahrtsbehörde anzuzeigen.

Die Kosten für die erste und die regelmässig jedes Jahr erfolgende Untersuchung eines Schiffes werden für jedes einzelne Schiff mit je einer Krone festgesetzt.

II. Besondere Bestimmungen für die gewerbsmässig betriebene Schiffahrt und Flossfahrt, die lohnweisen Bootsfahrten und Schiffsverleihungen.

§ 16.

Allgemeine Anordnungen.

Bezüglich der Concessionirung des Dampfschiffahrtsbetriebes zur Beförderung von Personen oder Sachen, der Untersuchung und Führung der Dampfschiffe, der Erprobung und periodischen Untersuchung der Dampfkessel, der Führung der Dampfmaschinen und der Bedienung der Kessel durch hiezu befähigt erkannte Personen, dann des Betriebes von Motorenbooten sind die einschlägigen besonderen Gesetze und Verordnungen, bezüglich der gewerbsmässigen Segel- und Ruderschiffahrt die Bestimmungen der Gewerbeordnung und der dazu ergangenen Verordnungen mit den durch die nachfolgenden Paragraphen festgestellten Ergänzungen massgebend.

§ 17.

Haftung des Schiffseigenthümers.

Der Schiffseigenthümer haftet für die entsprechende Ausrüstung des Schiffes, für dessen Erhaltung in gutem Zustande, für die Bestellung eines vorschriftsmässig geeigneten Schiffsführers und für die Eignung der Schiffsmannschaft.

§ 18.

Tauchtiefe.

Für jedes zur gewerbsmässigen oder lohnweisen Personen- oder Sachenbeförderung bestimmte oder zur zeitweisen Benützung an dritte Personen zu verleihende Schiff ist die Linie der grössten zulässigen Eintauchung zu bestimmen, am Fahrzeuge gelegentlich dessen sonstiger Untersuchung ersichtlich zu machen und stets deutlich kennbar zu erhalten.

Die Ersichtlichmachung der grössten zulässigen Eintauchung erfolgt durch Striche von mindestens 50 Centimeter Länge und 5 Centimeter Höhe dunkel auf hellem oder hell auf dunklem Grunde. Die Unterkante des Striches muss mit der festgesetzten Linie der grössten zulässigen Eintauchung zusammenfallen.

Der Mindestabstand dieser Linie vom Schiffsrande (die Freibordhöhe) hat zu betragen:

für Dampfschiffe 40 Centimeter, von der unteren Kante der tiefsten Oeffnung in der Bordwand an gerechnet;

für Ruder- und Segelschiffe bis zu 30 Tonnen Tragfähigkeit 24 Centimeter, für solche über 30 Tonnen 30 Centimeter, bei letzteren beiden von der tiefsten Stelle der Bordwand an gemessen;

Für kleine Ruderboote bis zu einer Tonne Tragfähigkeit kann von der Schiffahrtsbehörde auch eine geringere Freibordhöhe gestattet werden.

Für Schiffe von besonderer Constructionsart bleibt es der Schiffahrtsbehörde vorbehalten, wenn nöthig auch eine besondere Freibordhöhe vorzuschreiben.

Die Maximalpersonenzahl ist an einer leicht zugänglichen Stelle in gut sichtbarer Weise in Holzschiffen einzubrennen, in anderen Schiffen einzuschlagen.

Im einzelnen Falle sind bei Berechnung dieser Zahl Kinder über 10 Jahre als Erwachsene, kleinere Kinder aber zwei für eine Person zu rechnen.

Jede Ueberschreitung der Linie der grössten zulässigen Eintauchung oder der Maximalpersonenzahl ist untersagt. Bei Eintritt einer solchen darf vor deren Behebung die Fahrt nicht angetreten, beziehungsweise fortgesetzt werden.

Mit Gütern beladene Flösse müssen an ihrer oberen Fläche wasserfrei bleiben.

§ 19.

Tauchungsscala.

Bei jedem Dampfschiffe, sowie bei Ruder- nnd Segelschiffen von mindestens 30 Tonnen Tragfähigkeit muss am Buge, mittschiffs und am Heck eine Tauchungsscala mit Theilstrichen von zwei zu zwei Centimeter angebracht sein, welche bis zur Linie der grössten zulässigen Eintauchung reicht.

§ 20.

Führung der Segel- und Ruderschiffe, Boote und Plätten.

Zur Führung eines der gewerbsmässigen oder lohnweisen Personen- oder Sachenbeförderung dienenden Segel- oder Ruderschiffes, Bootes oder einer Plätte ist ohne Unterschied des Geschlechtes zuzulassen, wer mindestens das 16. Lebensjahr erreicht hat, wohlverhalten ist, eine entsprechende Verwendung im Schiffsdienste und seine Befähigung hiezu bei einer der Schiffahrtsbehörden für die Seen nachgewiesen hat.

Bei Bewerbern um die Berechtigung zur Führung von Ruderbooten unter einer Tonne Tragfähigkeit genügt der Nachweis der vollständigen Kenntniss des Ruderns.

Jede der vorgenannten Schiffahrtsbehörden hat alljährlich zu einer von ihr zu bestimmenden und öffentlich zu verlautbarenden Zeit, im Bedarfsfalle auch fallweise, in einer Seeufergemeinde ihres Amtssprengels eine Schifferprüfung zu veranstalten.

Die Prüfung hat sich mehr auf das Praktische als auf das Theoretische des Schiffsdienstes zu beziehen, und ist bei derselben insbesondere auch die Kenntniss dieser Schiffahrts- und Seepolizeiordnung, sowie der einschlägigen Bestimmungen der Wasserrechtsgesetze, bei Bewerbern um ein Segelschifferbuch auch die genaue Kenntniss des Segelmanövers zu fordern.

Die Schifferprüfung erfolgt durch eine Commission, bestehend aus dem von der Schiffahrtsbehörde ernannten Vorsitzenden und zwei von ihr zu bestimmenden bereits patentirten Schiffsführern.

Den bei der Prüfung als befähigt erkannten Personen wird von der Schiffahrtsbehörde das Schifferbuch nach dem beiliegenden Muster ausgestellt.

Das Schifferbuch berechtigt zur Führung aller Fahrzeuge der darin bezeichneten Gattung auf sämmtlichen Kärntner Seen.

In Ausübung des Schiffsdienstes oder in Bereithaltung hiezu hat jeder Inhaber eines Schifferbuches dasselbe bei sich zu führen und ausserdem das nach der beiliegenden Zeichnung ausgefertigte Schifferabzeichen zu tragen.

Ein Schifferbuch zur Führung von Segelschiffen ermächtigt auch zu jener von Ruderschiffen und Booten.

Das Schifferbuch ist von der Ausstellungsbehörde für immer oder für eine bestimmte Zeit wieder einzuziehen, wenn nachträglich die Untauglichkeit des Inhabers sich herausstellt oder eintritt, oder dessen Beibehaltung mit der Ordnung und Sicherheit des Schiffahrtsverkehres nicht mehr vereinbar ist, insbesondere wenn der Inhaber wegen Trunkenheit oder wiederholt wegen Uebertretung dieser Schiffahrts- und Seepolizeiordnung bestraft worden ist.

Einem auf diese Weise seines Schifferbuches verlustig Gewordenen darf keine der Schiffahrtsbehörden für die Seen ein neues Schifferbuch ausstellen, so lange nicht die Gründe der Entziehung hinweggefallen sind, oder die in der betreffenden Verfügung ausgedrückte Zeitfrist abgelaufen ist.

Die Schiffahrtsbehörden für die Seen haben sich gegenseitig die Namen der bei den Schifferprüfungen nicht als befähigt erkannten Candidaten, sowie der von der Entziehung des Schifferbuches betroffenen Schiffer mitzutheilen.

Ist die im Schifferbuche befindliche Personsbeschreibung wegen vorgeschrittenen Alters oder aus anderen Gründen nicht mehr passend, so ist dieselbe von der Schiffahrtsbehörde des Wohnortes des Schiffers am See zu ändern, beziehungsweise zu erneuern.

Beim Verlassen des Schiffsdienstes, sowie beim Ableben eines Schiffsführers ist dessen Schifferbuch der Ausstellungsbehörde zurückzustellen.

§ 21.

Flossführung.

Die Bestimmungen bezüglich der Führung von Segel-, Ruderschiffen, Booten und Plätten (§ 20) haben auch auf die Flossführer sinngemässe Anwendung zu finden.

§ 22.

Schiffsverleihung.

Bei ungünstiger Witterung oder an Betrunkene dürfen Segel-, Ruderschiffe und Boote überhaupt nicht ausgeliehen werden.

Ohne Mitnahme eines Schiffsführers dürfen Segel-, Ruderschiffe und Boote an des Fahrens augenscheinlich Unkundige und überdies Segelschiffe an Personen unter 14 Jahren, Ruderschiffe und Boote an Personen unter 10 Jahren nicht ausgeliehen werden.

§ 23.

Fahrpreise.

Die Fahrpreise für die Benützung von Segel-, Ruderschiffen und Booten werden durch die behördlich festgesetzten Tarife (§ 54, Absatz 2, der Gewerbeordnung) geregelt.

Dieser Tarif ist bei jeder Fahrt und während des Bereitstehens hiezu mitzuführen und dem Fahrgaste auf Verlangen vorzuzeigen (§ 52 der Gewerbeordnung).

Beschwerden wegen Tarifüberschreitungen sind bei dem Vorsteher der betreffenden Ufergemeinde, dem von diesem bestellten nächst dem Seeufer wohnenden Vertrauensmann oder bei der Schiffahrtsbehörde vorzubringen, welch' letzterer, wenn kein Vergleich zustande kommt, die Entscheidung zusteht.

§ 24.

Anlegestellen.

An den Anlegestellen der concessionirten Dampfschiffe sind nach fallweiser Anordnung der Schiffahrtsbehörde alle Vorkehrungen zu treffen und in gutem Zustande zu erhalten, um das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste bequem und gefahrlos zu bewerkstelligen.

Sind hiezu Wasser- oder Uferbauten erforderlich, so haben bezüglich deren Anlage die einschlägigen Bestimmungen des kärntnerischen Gesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 46, über die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer zur Anwendung zu kommen.

Insbesondere ist an jeder solchen Anlegestelle eine mit hinlänglich starken und hohen Geländern versehene Landungsbrücke bereit zu halten.

Diese Anlegestellen sind ferners durch eine gut sichtbare Tafel, auf welcher auch der Stationsname anzuschreiben ist, als solche zu bezeichnen und nach Sonnenuntergang bei jedem Wetter bis zum Eintreffen, beziehungsweise Abgehen des letzten Dampfers mit einem rothen Lichte entsprechend zu beleuchten. Die Aufstellung des Lichtes ist derart anzuordnen, dass es allseits sowohl von der See- als der Landseite gesehen werden kann.

An jeder solchen Anlegestelle muss ferners für die Abgabe der in der Signalordnung (Postnummer 3, lit. c) vorgesehenen Nebelsignale ein weittönendes Nebelhorn oder eine hellklingende Nebelglocke angebracht sein.

Gesperrte Anlegestellen sind als solche zu bezeichnen und unzugänglich zu machen.

Wo für zur gewerbsmässigen Personen- oder Sachenbeförderung bestimmte Segel-, Ruderschiffe und Boote besondere Standplätze behördlich bestimmt sind, haben sich die Schiffsführer und Schiffsverleiher streng an dieselben zu halten. An diesen Standplätzen ist der genehmigte Fahrtarif und ein Auszug aus den Fahr- und Ausweichregeln dieser Schiffahrtsordnung an leicht zugänglicher, gut sichtbarer Stelle anzuschlagen.

§ 25.

Anlegen der Schiffe, Aus- und Einsteigen der Fahrgäste.

Personendampfer haben ihre Abfahrt oder Ankunft durch Läuten mit der Schiffsglocke und Pfeifen mit der Dampfpfeife anzuzeigen (Signalordnung, Postnummer 1 und 2).

Bevor die Verbindung zwischen Dampfschiff und Ufer nicht vollkommen sicher hergestellt ist, darf das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste nicht gestattet werden. Ersteres hat letzterem voranzugehen, während beider aber ist an der Anlegestelle mindestens ein Schiffsmann aufzustellen, um etwaigem Drängen der Fahrgäste und sonstigen Unzukömmlichkeiten entgegenzuwirken.

Segel-, Ruderschiffe und Boote müssen, um nicht Wasser zu schöpfen, beim Aus- und Einsteigen der Fahrgäste vom Lande aus gehalten werden.

Mit der Aus- und Einladung von Reisegepäck oder Frachtgütern darf erst nach dem Aus- und Einsteigen der Fahrgäste begonnen werden.

Bei Personenfahrten darf Gepäck oder sonstiges Gut, welches in irgend einer Weise die Betriebsicherheit gefährden könnte, nicht mitgeführt werden.

§ 26.

Schiffs- und Flossordnung, Zurückweisen von Fahrgästen.

Dem Schiffs- oder Flossführer steht in allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w., sowie die Aufrechthaltung der Ordnung auf demselben betrifft, der Oberbefehl über die Mannschaft und die Aufsicht über die Fahrgäste zu.

Beide sind verpflichtet, den vom Schiffs- oder Flossführer diesbezüglich ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch Folge zu leisten. Handleistungen dürfen jedoch von den Fahrgästen nur im Falle dringender Noth gefordert werden.

Wird ein Fahrzeug geschleppt, so geht dieser Oberbefehl auf den Führer des schleppenden Dampfschiffes über.

Seinerseits hat der Schiffs- oder Flossführer stets ein anständiges und gemessenes Betragen zu beobachten und den Fahrgästen gegenüber sich höflich und zuvorkommend zu zeigen.

Er hat ferners dafür zu sorgen, dass die gesammte Schiffs- und Flossmannschaft, bei Dampfschiffen auch das Maschinen- und Kesselpersonale, alle Obliegenheiten pünktlich erfülle, sich unter einander anständig und friedfertig, den Fahrgästen gegenüber höflich und zuvorkommend benehme.

Widersetzliche, Unordnung veranlassende, den Anstand verletzende, trunkene, sowie solche Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit die Mitreisenden voraussichtlich belästigen würden, sind von der Aufnahme, beziehungsweise Weiterfahrt auszuschliessen und in letzterem Falle an der nächsten Anlegestelle auszuschiffen.

Ausserdem darf Personen, welche die Fahrbedingungen erfüllen, nach Zulässigkeit des Raumes die Mitfahrt nicht versagt werden.

Insbesondere sind gewerbsmässige Schiffer und Schiffsverleiher verpflichtet, jedem solchen Fahrgaste, die im § 4, lit. d), dieser Verordnung vorgesehenen Fälle ausgenommen, um die bestimmte Taxe unverweigerlich zu Diensten zu stehen und angenommene Fahrbestellungen pünktlich einzuhalten (§ 54 der Gewerbeordnung).

§ 27.

Verhalten der Schiffs- und Flossführer und Mannschaft in Seenoth.

Bei eintretenden Gefahren für das Fahrzeug, die Fahrgäste oder die Ladung ist rechtzeitig das Nothsignal (Signalordnung, Postnummer 7) zu geben. In solchen Fällen müssen Schiffs- oder Flossführer und Mannschaft sich zunächst angestrengt bemühen, die Gefahr zu beseitigen und, falls hiezu keine Aussicht mehr vorhanden ist, vor Allem auf die Rettung der bedrohten Menschenleben und dann erst auf jene der Ladung bedacht sein. Sie selbst dürfen ihr Fahrzeug erst bei augenscheinlicher Lebensgefahr verlassen.

§ 28.

Ausserdienststellung beschädigter Fahrzeuge.

Ist ein Fahrzeug in einer die Betriebssicherheit gefährdenden Weise schadhaft geworden, so ist es sofort ausser Dienst zu stellen und darf erst nach entsprechender Ausbesserung die Fahrten wieder aufnehmen.

III. Schluss- und Uebergangsbestimmungen.

§ 29.

Behörden.

Mit der unmittelbaren Handhabung und Ueberwachung dieser Schiffahrts- und Seepolizeiordnung sind als Schiffahrtsbehörden die politischen Bezirksbehörden für den ihnen zugewiesenen Schiffahrtsbezirk betraut.

Dieselben haben sich hiebei der Mitwirkung der Organe des Staatsbaudienstes, des sonstigen Seeaufsichtspersonales, der Gendarmerie, sowie der Vorsteher der Seeufergemeinden zu bedienen, in wichtigeren Angelegenheiten nautisch-technischer Natur aber das Einvernehmen mit dem Binnenschiffahrtsinspector zu pflegen.

§ 30.

Ergänzungsverfügungen und Ausnahmen.

Wo die besonderen örtlichen Verhältnisse es erfordern, bei vorübergehenden Anlässen, sowie in dringenden Fällen können von der zuständigen politischen Landesstelle Ergänzungsverfügungen zu dieser Schiffahrts- und Seepolizeiordnung getroffen oder Ausnahmen von den darin enthaltenen Bestimmungen über die Führung der Positionslichter, über die Fahr- und Ausweichregeln, über die Vorsichtsmassregeln bei ungünstigem Wetter und über die Bezeichnung und Ausrüstung der Fahrzeuge gestattet werden.

Die bezüglichen Anordnungen sind dem Handelsministerium zur Anzeige zu bringen und, insoweit sie nicht blos für einzelne, rasch vorübergehende Anlässe bestimmt sind, im Landesgesetz- und Verordnungsblatte kundzumachen.

Bei Gefahr im Verzuge hat im einzelnen Falle die Schiffahrtsbehörde die erforderlichen Verfügungen gegen nachträgliche Einholung der Genehmigung der vorgesetzten politischen Landesstelle zu treffen.

§ 31.

Schiffsregister, Schiffer- und Flösserrolle.

Die Schiffahrtsbehörden haben über die Schiffe, welche in ihrem Amtssprengel den Standort haben, sowie über die von ihnen ausgestellten Schiff- und Schiffer-(Flösser-)bücher Vormerke, das Schiffsregister und die Schiffer-(Flösser-)rolle zu führen. In diesen Vormerken sind auch die amtlichen Ausserbetriebssetzungen nicht als fahrtüchtig befundener Fahrzeuge und die Anzeigen über das Abziehen von Schiffen vom Verkehre (§ 15), sowie die Entziehung und Zurücklegung von Schiffer- und Flösserbüchern einzutragen.

§ 32.

Folgepflicht.

Den Anordnungen der Schiffahrtsbehörden und der zu ihrer Mitwirkung berufenen, in Ausübung dieses Dienstes befindlichen Organe ist Seitens der Eigenthümer, Führer und Mannschaft der Fahrzeuge, sowie der Fahrgäste unbedingt Folge zu leisten. Insbesondere gilt dies auch von den bei der Veranstaltung von Seefesten getroffenen Vorkehrungen.

Die Beamten der Schiffahrtsbehörden, sowie die zu ihrer Mitwirkung berufenen Organe sind, wo es die Ausübung des Schiffahrtsdienstes erfordert, berechtigt, jedes Fahrzeug zu betreten. Auch sind dieselben in Ausübung dieses Dienstes berechtigt, auf jedem zur gewerbsmässigen Personen- oder Sachenbeförderung bestimmten Schiffe, sowie auf jedem Flosse mitzufahren, bezw. ihr eigenes Fahrzeug einem anderen anzuhängen.

§ 33.

Strafen.

Uebertretungen dieser Schiffahrts- und Seepolizeiordnung werden, soweit selbe nicht etwa unter andere gesetzliche Strafbestimmungen fallen, nach Massgabe der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, mit einer Geldstrafe bis zu 100 fl. oder mit Arrest bis zu 14 Tagen geahndet.

§ 34.

Inkrafttreten der gegenwärtigen Verordnung.

Gegenwärtige Schiffahrts- und Seepolizeiordnung tritt mit 1. December 1897 in Wirksamkeit.

Mit demselben Zeitpunkte tritt die im Landesgesetz- und Verordnungsblatte für Kärnten, Nr. 19, unterm 5. Juli 1888, Z. 7231, kundgemachte Verordnung betreffend die Regelung und Sicherung des Schiffahrtsbetriebes auf den Kärntner Seen ausser Kraft.

§ 35.

Uebergangsbestimmungen.

Für die auf den kärntnerischen Seen bereits verkehrenden Segel-, Ruderschiffe, Boote und Plätten, sowie für die gegenwärtigen Führer der zur gewerbsmässigen Personen- und Sachenbeförderung bestimmten Schiffe und für die bereits in Verwendung stehenden Flossführer wird eine Frist von drei Monaten bestimmt, innerhalb welcher den Anordnungen der §§ 15 und 20 dieser Verordnung nachzukommen ist.

Hiebei können Schiffs- und Flossführer, welche sich bereits praktisch erprobt haben, durch die zuständige Schiffahrtsbehörde von der vorgeschriebenen Prüfung enthoben werden.

Badeni m. p. **Ledebur** m. p. **Glanz** m. p.

Anlage A.

Signal-Ordnung
für die Schiffahrt auf den Seen Kärntens

Gattung	Nummer	Name und Bedeutung des Signales	Art und Weise der Signalisirung	Beantwortung des Signales
Fahrsignale	1	Abfahrtssignal (bei Aufenthalten von mehr als 10 Minuten) (§ 25)	10 Minuten vor der Abfahrt 1mal läuten 5 " " " " 2 " " unmittelbar " " " 3 " " mit der Schiffsglocke und ein langer Pfiff mit der Dampfpfeife ——	
	2	Ankunftssignal (§ 25)	5 Minuten vor der Ankunft an der Anlandestelle Läuten mit der Glocke, 3 Minuten vor der Ankunft ein langer Pfiff mit der Dampfpfeife——	
Nebelsignale	3 a	Nebelsignal der Dampfschiffe (§ 4 a)	Alle 20 Secunden ein langer Pfiff mit der Dampfpfeife (Motorenboote ohne Dampfpfeife bedienen sich zur Abgabe dieses Signales eines Nebelhornes) ——	
	3 b	Nebelsignal der Ruderboote, Flösse und Frachtsegler, so lange sie in Hörweite der Nebelsignale anderer Schiffe sind (§ 4 c)	Alle 20 Secunden ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorne——	
	3 c	Nebelsignal der Anlandestellen (§ 24)	Alle 20 Secunden ein Glockenschlag oder ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorne——	
Coursänderungssignale	4 a	Ich richte meinen Cours nach rechts (§ 3, 11)	U Ein kurzer Pfiff mit der Dampfpfeife	Ist eventuell vom anderen Schiffe mit dem Coursänderungssignal zu beantworten, welches seinem Ausweichmanöver entspricht
	4 b	Ich richte meinen Cours nach links (§ 3, 11)	U U Zwei kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife	
	4 c	Ich stoppe oder gehe zurück (§ 3, 11)	U U U Drei kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife	
Ueberholungssignal	5	Ueberholungssignal eines Dampfschiffes, welches bei Nacht neben einem Segel-, Ruderschiff vorbeifahren will (§ 3, 10)	U U U U Vier kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife	.
Alarm- und Nothsignale	6	Alarmsignal. Dasselbe ist zu geben, um ein anderes Schiff auf eine drohende Gefahr aufmerksam zu machen, oder von einem manövrirunfähigen Dampfschiffe in See, wenn sich demselben ein anderes Schiff in gefahrdrohender Weise nähert (§ 3)	U U U U U U Kurze, rasch auf einander folgende Pfiffe oder Glockenschläge in einfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), bezw. Stösse ins Nebelhorn oder Zurufe und Winken (bei anderen Fahrzeugen)	Ist mit dem gleichen Signale mit der Dampfpfeife, bezw. mit dem Nebelhorne oder durch Zurufen und Winken zu beantworten
	7	Nothsignal ist zu geben, um Hilfe zu erlangen, wenn das eigene Schiff in Noth oder Gefahr ist (§ 27)	U U U U U U U U U U U U Kurze, rasch auf einander folgende Pfiffe oder Glockenschläge in mehrfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), bezw. Stösse ins Nebelhorn (bei anderen Fahrzeugen), Hissen der Nothflagge (= eine grosse rothe Flagge)	Ist von den Schiffen mit dem Alarmsignale zu beantworten

Anmerkung: Kurze Pfiffe und Stösse haben ungefähr 1 Secunde Dauer.
Lange Pfiffe und Stösse haben ungefähr 4 Secunden Dauer.
Die Intervalle zwischen 2 Pfiffen, bezw. Stössen eines Signales haben $1/_{2}$ Secunde Dauer.

Anlage B.

Schiffbuch

für das

Ruder- (Segel-) Schiff Nr. . . . .

Besitzer . . . . **in** . . . .

geeignet zur Beförderung von . . . Personen

auf dem . . . . **See.**

Das Ruder- (Segel-) Schiff Nr. . . . wurde von der unterzeichneten Bezirkshauptmannschaft geprüft und zur Beförderung von . . . Personen auf dem . . . . . . See für geeignet befunden.

(Für zur gewerbsmässigen Schiffahrt und zur Schiffsverleihung bestimmte Fahrzeuge.

Zur Führung desselben werden der Besitzer

. . . . in . . . .

ferner . . . .

für befähigt erklärt.)

Dieses Schiffbuch ist giltig bis . . . .

für die oben bezeichneten Personen, jederzeit widerruflich; es kann dessen Giltigkeit auf die Dauer eines Jahres verlängert werden.

. . . . 189 .

K. k. Bezirkshauptmannschaft

(In Buchform in kleinem Formate auszustellen und mit einem Anhange, enthaltend die Schiffahrts- und Seepolizeiordnung, zu versehen.)

Anlage C.

K. k. Bezirkshauptmannschaft . . . .

Schifferbuch

(Flösserbuch).

Vorzeig$\frac{er}{erin}$ dieses . . . .

aus . . . . hat sich über $\frac{seine}{ihre}$ Kenntnisse und Fähigkeiten im Betriebe der $\frac{Ruder-}{Segel-}$ Schiffahrt / Flossfahrt auf den Seen Kärntens dergestalt ausgewiesen, dass $\frac{ihm}{ihr}$ die Erlaubniss zur Führung jedes $\frac{Ruderschiffes\ (Bootes)}{Segelschiffes}$ / Flosses auf diesen Seen unter dem heutigen Tage unbedenklich ertheilt worden ist.

Nach vorgängiger Angelobung von $\frac{seiner}{ihrer}$ Seite, das $\frac{seiner}{ihrer}$ Leitung anzuvertrauende Fahrzeug mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden und Unglück oder Gefahr, in welche es nebst den darauf befindlichen Personen und Waaren gerathen könnte, nach allen Kräften soweit möglich abzuwenden, auch bei $\frac{seinen}{ihren}$ Fahrten die schiffahrts- und seepolizeilichen Vorschriften genau einzuhalten, wird $\frac{ihm}{ihr}$ hierüber gegenwärtiges $\frac{Schifferbuch}{Flösserbuch}$ unter amtlicher Besiegelung ausgestellt.

. . . . am . . . .

Der k. k. Bezirkshauptmann:

(L. S.) (Unterschrift).

Personsbeschreibung $\frac{des}{der}$ Inhab$\frac{ers}{erin}$:

Alter:
Statur:
Augen:
Ohren:
Nase:
Mund:
Haare:
Besondere Kennzeichen:

Eigenhändige Unterschrift de$\frac{s}{r}$ Inhab$\frac{ers}{erin}$:

(In Buchform in kleinem Formate und mit einem Anhange, enthaltend die wichtigsten Bestimmungen der Schiffahrts- und Seepolizeiordnung, auszustellen.)

Anlage D.

Schiffer-Abzeichen.

NB. Platte aus Messingblech mit gepresster Verzierung und Randschrift.
Die Ziffern des Schifferbuches durchlocht.
Zur Befestigung eine rückwärts angebrachte Sicherheitsnadel.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Project der Errichtung einer Haltestelle „Eschenbach".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Staatsbahn-Direction Wien vorgelegte Project der Errichtung der Haltestelle „Eschenbach" zwischen den Stationen Schwarzenau und Sitis in km 141·840 der Linie Wien—Eger genehmigt und die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, im Falle anstandslosen Befundes den Bauconsens für die gesammten projectirten Herstellungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7343/IV.]

— (Linie Halicz—Ostrów (Tarnopol): Erweiterung der Station Podwysokie: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Ueberprüfung der Hochbauobjecte vom Standpunkte der Bauordnung und der Localinteressen hinsichtlich der projectirten Erweiterung der Station Podwysokie für den 25. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [E.-M.-Z. 9181/IV.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Verlegung einer Schleppbahn.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Verlegung der Schleppbahn zum Bohemia-Schachte Nr. II bei Karbitz der Deutsch-österreichischen Bergbaugesellschaft in Dresden im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9372/IV.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauconsensertheilung für die Errichtung eines Abladeplatzes in Pottschach.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei in Wien hat den Bauconsens für die Errichtung eines Abladeplatzes in der Station Pottschach der Linie Wien—Triest im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9178/IV.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Bauconsensertheilung für die Errichtung einer Ausweiche in km 93·2/8.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat den Bauconsens für die Errichtung einer Ausweiche in km 93·2/8 zwischen den Stationen Bleiburg und Kühnsdorf der Linie Marburg—Franzensfeste im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9378/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. Mai, Z. 25.213, dem Budapester Einwohner E. Franz Vas für eine von der Station Lepsény der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn abzweigende und diese über Mező-Szt. György, Puszta-Ercsi, Puszta-Kis-Láng mit Berührung von Pál und Etelka und weiterhin über Dég und die Gemarkung der Gemeinde Szilas-Balhás in der Station Sárbogárd der Linie Sárbogárd—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahn Sárbogárd—Szegzárd, eventuell in der Sárbogárd nächst gelegenen Station Simontornya mit der vorbenannten Hauptlinie verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. Mai, Z. 25.453, der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Samuel Horovitz & Sohn in Kolozsvár für eine von der Station Lekencze der Flügelbahn Kocsárd—Maros-Ludás—Besztercze (Bistritz) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronststadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Galacz (Comitat Besztercze-Naszód in Siebenbürgen), Lipse und die Gemarkung der Gemeinke Nagy-Ida bis Teke (Comitat Kolozs [Klausenburg]) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 13. Mai, Z. 27.392, dem Einwohner von Oravicza, Eugen Gerubel, im Vereine mit der Budapester Bauunternehmungsfirma G. Gregersen & Söhne für
   a) eine von der Station Jám, eventuell von Miskovácz oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Jaszenova—Anina der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Flügelbahn der Linie Temesvár—Báziás) abzweigende, über Csarda, eventuell über Vrány, Varadia, Kakova, Komaristye, Forotnik und weiterhin über die Gemarkung der Gemeinden Nagy-Szurdok bis Dokling führende,
   b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende und diese entweder über Königsgnad und die Gemarkung der Gemeinde Füzes in der Station Zsidovin,
   c) eventuell über Binis in der Station Román-Bogsán mit der Linie Vojtek—Német-Bogsán der kgl. Ungar. Staatbahnen verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 13. Mai, Z. 25.736, der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Samuel Horovitz & Sohn in Kolozsvár für eine von der Station Besztercze-Bánya (Neusohl) der Linie Zólyom (Altsohl)—Zólyom-Brézó der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über die Rodung der Gemeinde Zábava und weiterhin über Elesd, Jakabfalva und die Gemarkung der Gemeinde Olványfalva bis Hirmánd (Comitat Zólyom) führende normal-, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Nagy-Becskerek-Bégapart—Uj-Zsombolya der Torontaler Comitatsbahnen. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 63 verlautbart den Wortlaut des zufolge Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 14. April, Z. 27.261, zu Gunsten des Ausbaues der projectirten Localbahn Nagy-Becskerek-Bégapart—Uj-Zsombalya als Ergänzungslinie ihres im Eigenbetriebe stehenden Eisenbahnnetzes (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 76 ex 1896) erflossenen IV. Nachtrages zur Concessionsurkunde der genannten Gesellschaft. Die als schmalspurige Localbahn mit 0·76 m Spurweite und Stahlschienen im Gewichte von 10·9 kg per Meter im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauende und als solche von der Gesellschaft zu betreibende Linie wird zur Entlastung ihrer Hauptlinie Nagy-Becskerek—Zsombolya (Hatzfeld), von der Station Nagy-Becskerek-Bégapart derselben ausgehend, über Katalinfalva bis zur Station Uj-Zsombolya (nächst Zsombolya) führen. Das Baucapital für die genannte Linie ist mit 1,241.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 186.800 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfällt. Als Stationen, beziehungsweise Verladebahnhöfe und Haltestellen sind zu errichten:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Nagy-Becskerek-Bégapart als Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
2. Nagy-Becskerek-Buyatér als Haltestelle und Verladestation für Frachtgüter in Wagenladungen;
3. Nagy-Becskerek-Vámház, Verladebahnhof;
4. Klek-Téglagyár (Ziegelfabrik), wie 2;
5. Katalinfalva, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
6. Katalinfalva-Megállóhely, Haltestelle auf offener Strecke;
7. Béga-Szent-György, Station für den Gesammtverkehr;
8. Itvarnok-Rogendorf, Station für den Gesammtverkehr;
9. Csösztelek, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
10. Pál-Major, Haltestelle und Verladebahnhof;
11. János-Major, wie 10;
12. Magyar-Csernya, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
13. Leona-Major, Haltestelle und Verladebahnhof;
14. Német-Csernya, Station für den Gesammtverkehr;
15. Julia-Major, Haltestelle und Verladebahnhof;
16. Die entsprechend zu erweiternde und für den Gesammtverkehr einzurichtende Endstation Uj-Zsombolya der Linie Nagy-Becskerek—Uj-Zsombolya—Zsombolya, auch Wasserstation.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Heviz.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass auf der Linie Budapest—Hatvan—Ruttka beim Wächterhaus Nr. 40 eine Haltestelle für Personenverkehr eröffnet wurde, welche den Namen Heviz erhielt.

— (Eröffnung der Stationen Prigl-Szt. Iván und Szonta für den regelmässigen Eilzugsverkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für den bedingten Aufenthalt von Eilzügen eröffnet gewesenen Stationen Prigl-Szt. Iván (Priglevicz) und Szonta (zwischen Szabadka [Maria-Theresiopel] und Dálja) der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány für den regelmässigen Eilzugsverkehr eröffnet wurden.

— (Eröffnung der Haltestelle Mezö-Kövesd für den Eilzugsverkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die Station Mezö-Kövesd (zwischen Füzes-Abony und Miskolcz) der Linie Budapest—Hatvan—Ruttka als Haltestelle für Eilzüge eröffnet wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.) An Staatsbeihilfen sind endgiltig bewilligt:

1. dem Kreise Jerichow I zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn vom Ihlecanal über Burg nach Wenzlow und nach Gross-Lübars mit Abzweigung nach Lüttgenziatz in Form eines Darlehens von 354.000 Mk.;
2. dem Kreise Hümmling zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn vom Dortmund-Emshäfencanal bei Lathen über Sögel nach Werlte in Form einer Betheiligung mit 160.000 Mk.

Die für das Unternehmen von der Provinz Hannover ebenfalls endgiltig zugesagte Beihilfe wird in der Gewährung eines Darlehens von 310.000 Mk. zu 2·65 pCt. Zinsen und 0·5 pCt. jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehensbeträgen, bestehen. Der Staat hat sich zur Sicherung seiner Interessen im Wesentlichen die gleichen Rechte wie im Falle Löwenberg-Lindow ausbedungen.

Ferner sind an Staatsbeihilfen in Aussicht gestellt:

1. dem Kreise Apenrade zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von Apenrade nach Gravenstein in Form einer Betheiligung bis zu 300.000 Mark oder in Form eines Darlehens in gleicher Höhe zu 1·5 pCt. Zinsen und 1 pCt. jährlicher Tilgung mit Steigerung der Zinsleistung um die Hälfte des 1·5 pCt. übersteigenden Ueberschusses bis zur Erreichung einer Jahresverzinsung von 3·5 pCt. unter der Bedingung, dass die Provinz Schleswig-Holstein eine entsprechende Beihilfe gewährt;
2. dem Kreise Hadersleben zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Kleinbahnen:
   a) vom Bahnhof Hadersleben der Eisenbahnstrecke Woyens—Hadersleben nach Christiansfeld mit Abzweigung längs des Haderslebener Hafens, und
   b) von Hadersleben über Gramm nach Rödding in Form einer Betheiligung bis zum Meistbetrage von 637.000 Mk.

Die bei der Kleinbahn Apenrade-Gravenstein zunächst Betheiligten haben als Vorbelastung die Hälfte des zu Lasten des Kreises verbleibenden Theiles des Anlagecapitals von anschlagsmässig 880.000 Mk. einschliesslich 80.000 Mk. für Grunderwerb zu tragen; die nicht besonders betheiligten Gemeinden des Kreises tragen die andere Hälfte dieses Theiles des Anlagecapitals. Der erforderliche Grund und Boden wird vom Kreise erworben. Die Vorbelastung der bei den Kleinbahnen des Kreises Hadersleben zunächst Betheiligten soll in freier Hergabe des erforderlichen Grundes und Bodens, soweit die Kosten des Grunderwerbes in einzelnen Gemeinden nicht vom Kreise getragen werden, sowie darin bestehen, dass die Mehrzahl der an der Linie Hadersleben—Rödding betheiligten Gemeinden eine Zinsbürgschaft für eine Kreisanleihe von etwa 500.000 Mk. übernimmt. Der Kreis wird, abgesehen von den Kosten des Grunderwerbes in einzelnen Gemeinden, den zu seinen Lasten verbleibenden Theil des Anlagecapitals von anschlagsmässig 1,700.000 Mark ohne Grunderwerb aufbringen, die Provinz Schleswig-Holstein das Unternehmen durch Gewährung eines zinsfreien, aber mit höchstens 1·5 pCt. jährlich zu tilgenden Darlehens von einem Viertel des Anlagecapitals ohne Grunderwerb unterstützen. Die Kleinbahnen, für welche hienach Staatsbeihilfen in Aussicht gestellt sind, sollen sämmtlich mit Locomotiven für Personen- und Güterverkehr betrieben werden.

Preussen. (Verkehrsbeschränkung von und nach dem Stettiner Bahnhofe in Berlin.) In Folge fortschreitenden Umbaues des Stettiner Bahnhofes in Berlin werden unter Aufhebung der früheren Bestimmungen vom 1. August ab bis auf Weiteres von und nach Berlin, Stettiner Bahnhof, nur noch befördert:

a) Eil- und Frachtstückgüter;
b) Eilgut in Wagenladungen und eilgutmässig zu befördernde Wagenladungsgüter;
c) Getreide und Mehl;
d) Sendungen an Anschlussinhaber und Lagerplatzpächter.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Station „Drau" auf der Strecke Budapest—Orsowa.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass zwischen den Stationen Vukovár und Ujvidék eine — „Drau" genannte — Station eröffnet wurde.

Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Abbruch der begonnenen Vertragsverhandlungen mit der fürstl. bulgarischen Regierung) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft war im Begriffe, mit der bulgarischen Regierung einen ähnlichen Vertrag abzuschliessen, wie ein solcher mit der Oesterreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft besteht. Die bulgarische Regierung war hiezu bereit, verlangte aber grössere Zugeständnisse; die ungarische Gesellschaft sollte nämlich verschiedene bulgarische Producte, wie Eier, Häute etc., um 15 pCt. billiger verfrachten, ferner verlangte sie die Berechtigung, durch einen Vertreter die Thätigkeit der Gesellschaft zu überwachen, wogegen sie die ungarische Gesellschaft den nach Bulgarien importirenden Firmen empfehlen wollte. Die Gesellschaft ist, wie aus Budapest berichtet wird, auf diese Bedingungen nicht eingegangen und hat die Verhandlungen abgebrochen.

Regulirung der Theiss und Herstellung des Flussbettes in gut schiffbaren Zustand. (Ministerial-Beschluss.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister lässt, wie aus Budapest berichtet wird, die Stromregulirungsarbeiten trotz des grossen Wasserstandes an der unteren Theiss (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1894) mit voller Kraftentfaltung ausführen, damit nach den fertiggestellten Plänen die für dieses Jahr auszuführenden Regulirungen auch vollzogen werden. In erster Reihe werden grössere Arbeiten an der Strecke zwischen der Theiss und der Maros ausgeführt, ausserdem werden in O-Becse Fluthen-Schutzbauten und an der Franzenscanal-Mündung Erweiterungen vorgenommen und neue Schleusen erbaut. Die Gesammtkosten dieser Arbeiten belaufen sich auf circa 1,500.000 fl.

Bau eines Winterhafens bei Komárom. (Ministerial-Beschluss.) Die kgl. ungar. Regierung hat, wie aus Budapest berichtet wird, beschlossen, den ursprünglich in kleineren Dimensionen projectirten Donauhafen bei Komárom nunmehr in grossem Massstabe ausführen zu lassen. Die bereits im Vorjahre begonnenen Arbeiten im kleinen Donauarme (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144 ex 1896), welche mit voller Kraft betrieben werden, präjudiciren in keiner Weise die beschlossene Ausführung in grösserem Massstabe. Durch Anlage dieses Hafens wird Komárom zum Umschlagplatze in der Richtung gegen Wien und Budapest durch die Linie Budapest—Bruck a. d. L.—Wien und gegen Pozsony (Pressburg) und von dort aus gegen Norden durch die Linie Komárom—Duna-Szerdahely—Pozsony.

Franzens-Canal-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 12. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten General Stefan Türr die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Franzens-Canal-Actiengesellschaft (vergleiche Bericht pro 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1896) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre Gestion im Betriebsjahre 1896 zur Verlesung. Dieser constatirt, dass aus dem Schiffsverkehre am Canale, zu dessen mit einem Kostenaufwande von fl. 8,000.000 ausgeführtem Baue Se. Majestät vor 25 Jahren den ersten Spatenstich machte, im Vorjahre ein Reineinkommen von fl. 103.881·63 resultirte, um fl. 36.507·04 mehr als im Jahre 1895. Das Bruttoeinkommen des Canals betrug fl. 258.238·25, denen Ausgaben von fl. 154.356·62 gegenüberstehen, so dass ein Reingewinn von fl. 103.881·63 resultirt. Die Direction beantragt, von diesem Betrage $1^1/_2$ pCt. den Prioritätenbesitzern auszuzahlen, den Restbetrag aber dem Reservefonds zuzuführen. Dieses Ergebniss ist dem wenn auch geringen Steigen der Getreidepreise, besonders aber dem günstigen Wasserstande der Donau und der Theiss zu danken, welcher es möglich machte, dass der Transport während des ganzen Jahres ungehindert bewerkstelligt werden konnte. Jene Gefahr, welche den Canal durch den Einsturz der Neusatzer Donauschleuse und durch das Unterwaschen der Neusatzer Doppelschleuse bedrohte, ist vollständig abgewendet; der Neubau der betreffenden Schleusen ist gesichert, und dieser Theil des Canals wurde wieder dem Verkehre übergeben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53). Die Keresturer Schleuse, bei welcher gleichfalls Unterwaschungen wahrgenommen wurden, ist derzeit in Reparatur, welche Arbeiten bis Ende Juni 1897

fertiggestellt sein werden. Die wegen Verlegung der Canalmündung unter Ó-Becse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43 ex 1890) nöthigen Arbeiten sind im Zuge. Im Canalbette ist der grösste Theil bereits fundirt, die Fundirung der Schleuse aber ist bereits beendet, während die noch rückständigen Arbeiten, wie: Schleusenmauerung, Eisenconstruction, Brücken und Gebäude hoffentlich im Laufe des nächsten Jahres beendet sein werden, so dass dieses grossangelegte Werk, wie ein solches mit Bezug auf Grösse eines Schleusenwerkes in Europa nicht besteht, dem Verkehre wird übergeben werden können. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes entwickelte der Vorsitzende ein Programm, die Ausführung von Seitencanälen als Saugadern des Hauptcanals betreffend, in welchem er die im Interesse der Steigerung des Verkehres durch derlei Anlagen voraussichtlich zu erzielenden Vortheile sowohl für die Hebung und Verwohlfeilung des Cerealienexportes, als auch für die Rentabilität der Unternehmung motivirte. Nach Schluss der Versammlung folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath, und wurde Stefan Türr neuerdings zum Präsidenten der Gesellschaft gewählt.

Verschiedene Mittheilungen.

Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 20. Mai fand in Teplitz die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Teplitzer Elektricitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft statt. Der Geschäftsbericht umfasst die Zeit vom 9. März 1896, als dem Tage der Constituirung der Gesellschaft, bis 31. December 1896 und weist befriedigende Ergebnisse nach. In der Betriebsperiode von nicht ganz 10 Monaten wurden 176.969 Zugskilometer zurückgelegt und 470.831 Personen befördert. Die Gesammteinnahmen betrugen 53.593·92 fl., die Betriebs- und Verwaltungsauslagen 34.250·47 fl. Der Betriebsüberschuss stellte sich sonach auf 19.343·45 fl., der Reinertrag nach Abzug von 1959·35 fl. für das Prioritätsactien - Amortisationsconto auf 17.384·10 fl. Der Werth der Bahnanlagen beziffert sich nach der Bilanz mit 772.437·56 fl. Ueber Antrag des Verwaltungsrathes wurde beschlossen, von dem Reingewinne per 17.384·10 fl. zwei Percent, d. i. 347·68 fl., in den Reservefonds zu hinterlegen, einen Betrag von 15.853·66 fl. an die im Umlaufe befindlichen 2801 Stück Prioritätsactien, d. i. 5·66 fl. für jede Prioritätsactie, als Dividende zu vertheilen und die noch erübrigenden 1182·76 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Betrag von 5 fl. 66 kr. entspricht einer Verzinsung von 2·8 Percent für die erste Geschäftsperiode, bezw. von 3·5 Percent pro anno. In den Verwaltungsrath wurden Geheimrath Wittich und Director Frisch wieder-, ferner an Stelle des Herrn Offermann, welcher auf seine Stelle verzichtet hatte, Baurath Philippi neugewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften.) Seitens einer Vereinsverwaltung ist bei der geschäftsführenden Verwaltung der Antrag eingebracht worden, dass der Schlusssatz des Absatzes 1 des § 6 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften wie folgt geändert werde:

„Die Giltigkeitsdauer dieser Hefte beträgt 45 Tage, bei Reisen von über 2000 km 60 Tage; dieselbe kann aber auch bei Reisen bis einschliesslich 2000 km durch den Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehres für solche Fälle bis zu 60 Tagen erstreckt werden, in denen zum Anschlusse an den Vereins-Reiseverkehr Rundreisekarten für andere Verkehrsgebiete mit längerer Giltigkeitsdauer als 45 Tage zugelöst werden."

Der Antrag ist dem Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehres zur Vorbereitung für die Beschlussfassung der Vereinsversammlung überwiesen worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) An die Verwaltungen sind zur Vertheilung gelangt: Die neu aufgestellten Vereins-Kilometerzeiger Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Breslau, Kattowitz und Posen) und Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen); ferner der Nachtrag III zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 3 (grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen), Nachtrag IV zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Erfurt und Halle) und der Nachtrag V zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Die im Mai 1895, bezw. im Februar 1892 ausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 34 und Nr. 110 sind nebst Nachträgen aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXVI. Stückes.) Das am 18. Juni herausgegebene CXVI. Stück enthält unter

Nr. 3254: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Juni 1897, Z. 18.785, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 3255: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 16. Juni 1897, Z. 7089, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus der Bukowina.

Nr. 3256: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 15. Juni 1897, Z. 12.460, betreffend das Einfuhrverbot für Wiederkäuer aus dem Bezirke Sanskimost.

Nr. 3257: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 13. Juni 1897, Z. 21.751, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Schlesien.

Nr. 3258: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 12. Juni 1897, Z. 11.182, betreffend das Einfuhrverbot für Schafe, Ziegen und Schweine aus dem rumänischen Districte Bacau.

Nr. 3259: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 7. Juni 1897, Z. 74.845/I, betreffend die Aufhebung der Sperrverfügung im Bezirke Dervent.

Nr. 3260: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 9. Juni 1897, Z. 70.204, betreffend die Verkehrsbeschränkungen für Klauenthiere aus Ungarn.

Nr. 3261: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 14. Juni 1897, Z. 8963, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus den politischen Bezirken Parenzo und Voloska in Istrien.

— (Inhalt des CXVII. Stückes.) Das am 19. Juni herausgegebene CXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3262: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 18. Juni 1897, Z. 56.138, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3263: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 17. Juni 1897, Z. 18.118, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3264: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 16. Juni 1897, Z. 21.026, betreffend die Viehverkehrsbeschränkungen für Wiederkäuer und Schweine aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3265: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 15. Juni 1897, Z. 92.429, betreffend den Verkehr mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CXVIII. Stückes.) Das am 21. Juni herausgegebene CXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3266: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 15. Juni 1897, Z. 12.612, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3267: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 16. Juni 1897, Z. 7501, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3268: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 15. Juni 1897, Z. 9054, betreffend die Beschränkungen des Verkehres mit Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3269: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 11. Juni 1897, Z. 15.901/IV, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Borstenthiere aus den politischen Bezirken Imotski, Macarsca und Metković.

Nr. 3270: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 19. Juni 1897, Z. 7275, betreffend den Viehverkehr mit Galizien und Niederösterreich.

Nr. 3271: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 19. Juni 1897, Z. 7203, betreffend den Viehverkehr aus dem Occupationsgebiete.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. Juni d. J. dem commerciellen Director der priv. Südbahn-Gesellschaft Paul Richard Heimbold den Titel eines Regierungsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. April 1895.

Am 1. Juli 1897 tritt zu dem obbezeichneten Tarife der Nachtrag III in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Ergänzung der besonderen Bestimmungen;
II. Aenderung der Ausnahmetarife 3 und 7;
III. Erweiterung der Ausnahmetarife 6 und 11;
IV. Aufnahme der Verrechnungsstelle Pozsony-dynamitgyár (Pressburg-Dynamitfabrik);
V. Ergänzung des Kilometerzeigers;
VI. Berichtigung des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrages III sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von 0·08 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. Juni 1897. [448]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der zufolge der Verkehrsunterbrechung zwischen den rumänischen Stationen Pelesti und Bals ausnahmsweise getroffenen Verfügungen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 5. Juni 1897, Nr. 65, getroffenen Verfügungen anlässlich der eingangs bezeichneten Verkehrsunterbrechung werden in Folge Behebung derselben hiemit ausser Wirksamkeit gesetzt, und treten mit dem Tage dieser Kundmachung die für den directen Verkehr vorgesehenen Bestimmungen über Instradirung, Berechnung des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung, Berechnung der Lieferfristen etc. wieder in Kraft.

Desgleichen wird der Verkehr mit den Stationen Bals, Carcea und Pelesti zu den in dem directen Tarife enthaltenen Bestimmungen wieder aufgenommen.

Wien, am 19. Juni 1897. [449]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 10. August 1897 treten die im Theil II, Heft 1, des Tarifes für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. Juli 1896, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 34 für die Beförderung von Zündhölzern zwischen Heinersdorf einerseits und den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits ausser Wirksamkeit.

Wien, am 21. Juni 1897. [450]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegischer Personenverkehr.

Einführung directer Fahrkarten von Christiania nach Prag und Karlsbad.

In Christiania gelangen von jetzt ab directe einfache Fahrkarten für alle Züge nach Prag (Staatsbahnhof) und Karlsbad über Fredrikshald-Göteborg-Helsingborg-Helsingör-Kopenhagen-Gjedser-Warnemünde-Berlin-Röderau oder Zossen-Dresden-Bodenbach-Aussig zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von Christiania nach	I. Cl.	II. Cl.
	Kronen skand.	Währung
Prag (Staatsbahnhof)	119.20	87.—
Karlsbad	118.90	86.50

Wien, am 20. Juni 1897. [451]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung des Einführungstermines für den Nachtrag III zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 2.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 58 vom 20. Mai 1897, Seite 1077, publicirte Nachtrag III zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1895, tritt nicht mit 1. Juli, sondern mit 1. August 1897 in Kraft.

Wien, am 20. Juni 1897. [452]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation im Deutschen Wechselgüterverkehre. (Berechnung der 20percentigen Frachtermässigung für Sendungen von Oderberg.) Bei den aus Oderberg loco stammenden, sowie bei den aus dem Auslande herrührenden, in Oderberg umkartirten Düngemittelsendungen sind die in den Frachtsätzen zuzuschlagenden 3·4 Pfg. per 100 kg — welche eine der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zufallende Ueberfuhrgebühr darstellen — von der nach dem oben bezeichneten Ausnahmetarife im Kartirungswege zulässigen 20percentigen Frachtsatzermässigung auszuschliessen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Für den Verkehr der voraussichtlich im Juni 1897 zur Eröffnung gelangenden Localbahnstrecke Berneck—Goldmühl kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895 zur Anwendung.

Die kilometrischen Entfernungen für die Frachtberechnung im Uebergangsverkehre von und nach der künftigen Localbahn Neuenmarkt-Wirsberg—Goldmühl sind derart zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Neuenmarkt-Wirsberg die aus dem Kilometerzeiger der Localbahn ersichtlichen Entfernungen angestossen werden.

Im Verkehre mit der Theilstrecke Berneck—Goldmühl ist bis auf Weiteres das Lademass II einzuhalten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1252	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Chamotte, auch Chamottesteine, Chamottemörtel und Chamottemehl, Chamotteziegel der Positionen C—8 und C—9, bezw. Z—1, und b) Façon- und Constructions-Eisen der Positionen E—6 und E—7 der Güterclassification, Tarif, Theil I für die österr.-ungar. Eisenbahnen etc. vom 1. Jänner 1893	Bodenbach St.E.G., B.N.B.	Verrechnungs-Stelle Wien-Erdbergerlände	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	62·0 Kreuzer		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Der Frachtsatz wird unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte mit Bewilligung der Gemeinde Wien auf das derselben gehörige Schleppgeleise zur Baustelle der städtischen Gaswerke übergehen und an die Gemeinde Wien (städtische Gaswerke) adressirt sind. In dem nebigen Frachtsatze ist die Gebühr für den Zuschub von Wien-Erdbergerlände bis zur Abladestelle für die städtischen Gaswerke nicht enthalten
1253	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Schwefelkiesabbrände	Zsolna	Oderberg transit (für M.-Ostrau)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	37·2 Heller	25·0 Heller	12·2 Heller	Im Kartirungswege		
1254	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien, Betriebs-Einrichtungsstücke und Maschinen	Auf der Strecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Gewerkschaft Brucher Kohlenwerke (Betriebs-Direction in Teplitz) wurde für Baumaterialien, Betriebs-Einrichtungsstücke und Maschinen zum Baue einer Ventilations-Anlage bei Maria-Ratschitz die im Ausnahmetarife XV (Localgütertarif, Theil II der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. Februar 1894) festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 Kilometer wurde abgesehen.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1255	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Langholz	Choteboř	Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		81 Pfennige		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 6 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennige für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz
					Schönpriesen-Umschlag					51 *) Pfennige				
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					56 *) Pfennige				
1256	**Südbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	Trento	Sendungen müssen nachweislich für Hôtelbauten in Madonna di Campiglio bestimmt, an die betreffende Bauleitung adressirt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	Variabel	50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg pro Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die betreffende Bauleitung als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1257	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art der Pos. Z -8 des Tarif-Theiles I	Grussbach-Schönau	Mürzzuschlag	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarif-bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen	a) 219 b) 207	a) 216 b) 198	a) 3 b) 9	Im Kartirungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, die keinen Rückvergütungsstempel einer Eisenbahn-Verwaltung tragen dürfen, und müssen die Erstattungsansucher binnen 6 Monaten nach dem Tage der Aufgabe der Transporte mit den Belegen an die Controle der Einnahmen der Südbahn-Gesellschaft in Wien übermittelt werden	
					Bruck a. d. M.				a) 254 b) 238	a) 251 b) 198	a) 3 b) 40			
					Leoben S.B.				a) 266 b) 247	a) 260 b) 198	a) 6 b) 49			
					Marburg				a) 338 b) 310	a) 335 b) 262	a) 3 b) 48			
					Leoben S.B.				a) 266 b) 247	a) 258 b) 180	a) 8 b) 67	Im Rückvergütungswege		
1258	**K. k. Oesterr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art laut Specification im Ausnahmetarife 12 (Pos. a—i) des nachverzeichneten Eisenbahnverbandes	den in vorbesagtem Ausnahmetarife enthaltenen rheinisch-westphälischen Stationen bezw. im Sinne der Tarifbestimmungen auch umgekehrt	Ozd. kgl. Ungar. Stb. Krompach K.O.B.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1897 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. December 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Schnitt-Tafel A*) Schnitt I: a u. g —; f Mkpf. 1·23; b—e h—i — Schnitt II: a u. g —; f Mkpf. 1·10; b—e h—i — Schnitt I: a u. g Mkpf. 2·99; f —; b—e h—i — Schnitt II: a u. g Mkpf. 1·77; f Mkpf. 0·86; b—e h i Mkpf. 0·99		Im Kartirungswege		*) Schnitt-Tafel B vide Seite 34—47 des Nachtrages II vom 1. Juli 1896 zum Haupttarife

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1259	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Fichtenstammholz bis 2·5 m Länge aus der Pos. H—20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Den Stationen der Strecken Beskid (Station) – Stryj, Stryj – Stanislau und Woronienka (Station) – Chryplin	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut in einer der nebenstehend gedachten Versandtstationen und Frachtzahlung für mindestens 80 % des Ladegewichtes des verwendeten Wagens unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des inneren Wagenraumes. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	Classe C	Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		In die vorliegende Publication sind die in den Verordnungs-Blättern Nr. 4 ex 1897, sub Post 272, und Nr. 25 ex 1897, sub Post 653, publicirten, ermässigten Frachtsätze einbezogen worden
				Lemberg (Frachtenbahnhof) transit	Lemberg-Kleparów	und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der Strecken Beskid (Station) — Stryj, Stryj — Stanislau und Woronienka (Station) — Chryplin stammen			2·4 kr. – 4·8 Heller	4 Heller	0·8 Heller			
			Holzwolle (Holzfasern) der Pos. H—35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Lemberg	Den Stationen der im Abschnitte A des Heftes 2 vom Localgütertarife, Theil II, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthaltenen Linien mit Ausschluss der Localbahnstrecken Dolina – Wygoda und Tarnopol – Kopyczyńce	und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Bezug der Sendungen in der Station Lemberg, bezw. Lemberg-Kleparów von einer Holzwolle- (Wollin-) Fabrik zu Productionszwecken unter der eigenen Firma			Classe A	Classe B	Verschieden			
				Lemberg-Kleparów	Lemberg (Frachtenbahnhof) transit	und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			5 kr. – 10 Heller / 6·4 kr. 12·8 Heller	8 Heller / 10·4 Heller	2 Heller / 2·4 Heller			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1260	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohlen	Máramaros-Sziget, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Romanshorn, Station der Schweizerischen Nordostbahn Konstanz, Station der Schweizerischen Nordostbahn und der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1897	Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband, bezw. für den Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	340 Centimes 286 Pfennig		Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
53	Nr. 150 vom 31. December 1896	2801	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Stationen der Strecke Kassa—Héthárs (beide inclusive)	Oderberg, Teschen, Jablunkau und Karwin	In der Rubrik 6 ist der Satz **„Die für Kassa etc.“** . . . . bis . . . . **„zu bestätigen ist“** zu streichen und durch folgenden zu ersetzen: „Die für Kassa festgesetzte Begünstigung findet nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Kassa, bezw. in den Stationen der Linie Hidas-Némethi (inclusive) — Kassa — N.-Szöllös (inclusive), sowie in den nördlich dieser Linie gelegenen Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen aufgegeben und zur Station per Achse, bezw. auf einem Industrie- oder Strassenbahngeleise zugeführt wurden, welcher Umstand Seitens der Aufgabsstation zu bestätigen ist.“ **Giltig vom 1. Juli 1897**	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. **Wien, 26. Juni 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juni 1897, Z. 5559/IV, an sämmtliche k. k. Staatsbahn-Directionen betreffend die Massregeln zur Vertilgung der in Eisenbahndämmen sich aufhaltenden Feldmäuse.*)

Das k. k. Ackerbauministerium hat mittelst Zuschrift vom 2. April l. J., Z. 7442/1145, die h. o. Aufmerksamkeit darauf gelenkt, dass die insbesondere während der Winterszeit in den Eisenbahndämmen massenhaft sich aufhaltenden Feldmäuse die landwirthschaftlichen Culturen in höchstem Grade bedrohen und hieran das Ersuchen geknüpft, zu veranlassen, dass Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen Vorkehrungen zur Vertilgung dieser Thiere getroffen werden.

Das k. k. Ackerbauministerium hat weiters in seiner Zuschrift als wirksamstes Mittel zur Bekämpfung der Feldmäuse den Löffler'schen Mäuse-Typhus-Bacillus bezeichnet, welcher sammt Gebrauchsanweisung durch das bacteriologische Laboratorium im k. und k. Militär-Thierarznei-Institute in Wien bezogen werden kann.

Es ergeht demnach an die k. k. Staatsbahn-Directionen die dringende Aufforderung, zu veranlassen, dass an den Dämmen der im dortseitigen Betriebe stehenden Bahnlinien, wo das Auftreten von Feldmäusen constatirt werden kann, emsige und eingehende Versuche mit dem gedachten Mittel vorgenommen werden, dies umsomehr, als die Vernichtung der schädlichen Nagethiere ebensowohl im Interesse der Erhaltung der landwirthschaftlichen Culturen, als in jenem des vollkommen intacten Bestandes der Eisenbahndämme — zumal dort, wo sie Inundationen ausgesetzt sind — gelegen erscheint.

Ueber das Ergebniss der unternommenen Versuche ist mit Ende des Monates März 1898 anher Bericht zu erstatten.

Wien, am 10. Juni 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Blowitz über Brennporitschen nach Rožmital.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtvertretung von Blowitz im Vereine mit dem Bezirksausschusse Blowitz und den Vertretungen der Stadtgemeinden Rožmital und Brennporitschen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Blowitz über Brennporitschen nach Rožmital im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 13. Juni 1897. Z. 7341/I.

---

*) In analoger Weise wurden hievon sämmtliche Verwaltungen von Privatbahnen mit eigenem Betriebe mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Juni 1897, Z. 5559/IV, verständigt.

Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr 1896.

Nach dem durch das technische Departement der Statthalterei in Prag zusammengestellten Ausweise gestaltete sich der Verkehr auf der österreichischen Elbestrecke und auf der Moldau im Jahre 1896 folgendermassen:

Im Auslandsverkehre sind in den österreichischen Elbe- und Moldauhäfen zusammen 2926 (+ 431) Schiffe mit einer Ladung von 3,776.108 (+ 443.430) q zu Berg angekommen, darunter in den Moldauhäfen 129 Schiffe mit 135.580 q, in Raudnitz 2 Schiffe mit 1850 q, in Leitmeritz 13 Schiffe mit 5470 q, in Lobositz 25 Schiffe mit 39.100 q, in Aussig 713 (+ 186) Schiffe mit 1,115.709 (+ 454.891) q, in Schönpriesen 331 (+ 158) Schiffe mit 492.044 (+ 179.026) q, in Rosawitz 46 (— 1) Schiffe mit 77.646 (— 25.546) q, in Tetschen-Bodenbach 607 (+ 67) Schiffe mit 478.858 (+ 58.401) q und in Laube 1060 (— 19) Schiffe mit 1,429.850 (— 299.114) q. Zu Thal sind beladen nach dem Auslande abgegangen im Ganzen 8429 (+ 198) Schiffe mit 27,268.684 (+ 5,022.674) q, und zwar aus den Moldauhäfen oberhalb Melnik 258 (+ 35) Schiffe mit 505.371 (+ 290.037) q, aus Melnik 5 Schiffe mit 6885 q, aus Unter-Beřkowitz 5 Schiffe mit 10.067 q, aus Wegstädtl 23 Schiffe mit 23.500 q, aus Raudnitz 32 Schiffe mit 58.906 q, aus Křeschitz 3 Schiffe mit 1400 q, aus Leitmeritz 57 Schiffe mit 73.610 q, aus Lobositz 140 Schiffe mit 150.900 q, aus Lichtowitz 27 Schiffe mit 2200 q, aus Praskowitz 80 Schiffe mit 119.940 q, aus Sebusein-Birnai-Wannow 7 Schiffe mit 7966 q, aus Aussig 5371 (— 260) Schiffe mit 18,753.310 (+ 2,441.928) q, aus Schönpriesen 200 (+ 45) Schiffe mit 787.493 (+ 240.614) q, aus Schwaden, Grosspriesen und Pömmerle 4 Schiffe mit 5539 q, aus Nestomitz 82 (— 50) Schiffe mit 364.900 (— 117.498) q, aus Pschira 5 Schiffe mit 6390 q, aus Nieder-Welhotten 10 Schiffe mit 35.585 q, aus Jakuben 69 Schiffe mit 117.054 q, aus Topkowitz 14 Schiffe mit 15.016 q, aus Kartitz 24 Schiffe mit 58.578 q, aus Rosawitz 1053 (+ 115) Schiffe mit 4,495.550 (+ 1,938.470) q, aus Tetschen-Bodenbach 391 (+ 148) Schiffe mit 63.523 (+ 4652) q, aus Laube 529 (+ 62) Schiffe mit 1,554.981 (+ 248.813) q und aus Niedergrund 46 Schiffe mit 15.000 q.

Im Grenzverkehre passirten Schandau zu Berg 1698 Personendampfer, 106 Eil- und Frachtdampfer, 948 Radschleppdampfer und 721 Kettendampfer, 7597 Segel- und Schleppschiffe (einschliesslich der leeren Fahrzeuge), zu Thal 1698 Personendampfer, 108 Eil- und Frachtdampfer, 947 Radschleppdampfer, 721 Kettendampfer, 7808 Segel- und Schleppschiffe, 2111 Flösse mit 489.744 Festmeter.

Der Gesammtgüterverkehr betrug nach den Aufzeichnungen des kgl. sächsischen Zollamtes 26,145.520 q Güter auf den Schiffen, 8930 q Ladung und 489.744 q Holz auf den Flössen.

Im Inlandsverkehre kamen zu Berg an und wurden ausgeladen: 255 (+ 156) Schiffe mit 151.367 (+ 38.812) q, und zwar in den Moldauhäfen oberhalb Melnik 145 (+ 76) Schiffe mit 57.087 (+ 16.087) q, darunter aus Brozánek 2 Schiffe mit 667 q, aus Unter-Beřkowitz 133 Schiffe mit 48.020 q, aus Wegstädtl 8 Schiffe mit 7200 q und aus Aussig 2 Schiffe mit 1200 q; in Brozánek 15 Schiffe mit 6000 q aus Unter-Beřkowitz; in Šopka 2 Schiffe mit 980 q aus Unter-Beřkowitz; in Raudnitz 10 Schiffe mit 8000 q, darunter 7 Schiffe mit 4200 q aus Launken und 3 Schiffe mit 3800 q aus Leitmeritz; in Židowitz 10 Schiffe mit 9500 q aus Křeschitz; in Launken 2 Schiffe mit 2200 q aus Leitmeritz; in Prosmik 1 Schiff mit 2200 q aus Aussig.

Im Inlandsverkehre kamen zu Thal an und wurden ausgeladen insgesammt 580 (+ 254) Schiffe mit 503.238 (+ 279.506) q, und zwar in Brozánek 6 Schiffe mit 20.860 q aus den Moldauplätzen oberhalb Melnik; in Šopka 28 Schiffe mit 112.000 q aus den Moldauplätzen oberhalb Melnik; in Unter-Beřkowitz 362 Schiffe mit 189.700 q, darunter aus den Moldauplätzen oberhalb Melnik 202 Schiffe mit 143.608 q, aus Šopka 136 Schiffe mit 27.201 q und aus Brozánek 24 Schiffe mit 18.900 q; in Liboch 22 Schiffe mit 22.000 q, darunter 2 Schiffe mit 8000 q aus den Moldauplätzen oberhalb Melnik, 20 Schiffe mit 14.000 q aus Unter-Beřkowitz; in Ober-Podčap 16 Schiffe mit 8000 q aus Unter-Beřkowitz; in Wegstädtl 40 Schiffe mit 40.900 q aus den Moldauhäfen oberhalb Melnik; in Launken 12 Schiffe mit 7500 q aus Raudnitz; in Křeschitz 10 Schiffe mit 12.000 q, darunter 4 Schiffe mit 5800 q aus den Moldauhäfen oberhalb Prag und 6 Schiffe mit 6200 q aus Židewitz; in Libochowan 1 Schiff mit 915 q aus Leitmeritz; in Aussig 35 Schiffe mit 37.265 q, und zwar aus den Moldauhäfen oberhalb Melnik 30 Schiffe mit 28.605 q, aus Klein-Czernosek 5 Schiffe mit 8660 q; in Rongstock 2 Schiffe mit 816 q aus Aussig; in Politz 4 Schiffe mit 1846 q, darunter aus Raudnitz 2 Schiffe mit 456 q, aus Leitmeritz 1 Schiff mit 980 q und aus Grosspriesen 1 Schiff mit 410 q; in Rosawitz 1 Schiff mit 406 q aus Nestomitz; in Tetschen 39 Schiffe mit 48.321 q, darunter 38 Schiffe mit 48.210 q aus Leitmeritz, 1 Schiff mit 111 q aus Krochwitz; in Herrnskretschen 2 Schiffe mit 910 q, und zwar eines mit 350 q aus Nestomitz und eines mit 560 q aus Krochwitz.

Eingeladen wurden und sind zu Berg abgegangen im Inlandsverkehre im Ganzen 255 (+ 56) Schiffe mit einer Gesammtladung von 151.367 (+ 39.812) q, darunter von Brozánek 2 Schiffe mit 667 q nach der Moldau oberhalb Melnik; von Unter-Beřkowitz 150 Schiffe mit zusammen 55.000 q, und zwar nach den Moldauplätzen oberhalb Melnik 133 Schiffe mit 48.020 q, nach Brozánek 15 Schiffe mit 6000 q und nach Šopka 2 Schiffe mit 980 q; von Liboch 45 Schiffe mit 41.200 q nach Unter-Beřkowitz; von Ober-Podčap 23 Schiffe mit 20.700 q nach Unter-Beřkowitz; von Wegstädtl 8 Schiffe mit 7200 q nach den Moldauhäfen oberhalb Melnik; von Launken 7 Schiffe mit 4200 q nach Raudnitz; von Křeschitz 10 Schiffe mit 9300 q nach Židowetz; von Leitmeritz 5 Schiffe mit 6000 q, und zwar 3 Schiffe mit 3800 q nach Raudnitz, 2 Schiffe mit 2200 q nach Launken; von Klein-Czernosek 2 Schiffe mit 3300 q nach Leitmeritz; von Aussig 3 Schiffe mit 3400 q, und zwar nach den Moldauhäfen oberhalb Melnik 2 Schiffe mit 1200 q, nach Prosmik 1 Schiff mit 2200 q.

Eingeladen und zu Thal abgegangen sind im Inlandsverkehre 579 (+ 258) Schiffe mit 503.238

(+ 279.506) q, davon aus den Moldauhäfen oberhalb Melnik 312 (+ 84) Schiffe mit 359.765 (+ 230.155) q, und zwar nach Brozánek 6 Schiffe mit 20.860 q, nach Šopka 28 Schiffe mit 112.000 q, nach Unter-Beřkowitz 202 Schiffe mit 143.600 q, nach Liboch 2 Schiffe mit 8000 q, nach Wegstädtl 40 Schiffe mit 40.900 q, nach Křeschitz 4 Schiffe mit 5811 q, nach Aussig 30 Schiffe mit 28.605 q; in Brozánek 24 Schiffe mit 18.900 q nach Unter-Beřkowitz; in Šopka 136 Schiffe mit 27.200 q nach Unter-Beřkowitz; in Unter-Beřkowitz 36 Schiffe mit 15.500 q, davon nach Liboch 20 Schiffe mit 14.000 q und nach Ober-Podčap 16 Schiffe mit 8000 q; in Raudnitz 14 Schiffe mit 7956 q, davon nach Launken 12 Schiffe mit 7500 q, nach Politz 2 Schiffe mit 456 q; in Židowitz 6 Schiffe mit 6200 q nach Křeschitz; in Leitmeritz 40 Schiffe mit 50.105 q, und zwar 1 Schiff mit 915 q nach Libochowan, 1 Schiff mit 980 q nach Politz und 38 Schiffe mit 48.210 q nach Tetschen; in Klein-Czernosek 5 Schiffe mit 8660 q nach Aussig; in Aussig 2 Schiffe mit 615 q nach Rongstock; in Nestomitz 2 Schiffe mit 756 q, und zwar ein Schiff mit 406 q nach Rosawitz und eines mit 350 q nach Herrnskretschen; in Grosspriesen 1 Schiff mit 410 q nach Politz; in Krochwitz 2 Schiffe mit 671 q, und zwar eines mit 111 q nach Tetschen und eines mit 560 q nach Herrnskretschen.

Die summarische Uebersicht des ganzen Verkehres gibt folgendes Bild:

Verkehrsrichtung	Elbestrecke	Länge in Kilometer	Anzahl der Schiffe	Summe der Ladung in Tonnen	Tonnen-kilometer	Tonnen per ein Kilometer	Mittlerer Weg einer Tonne in Kilometer	Mittlere Ladung eines Schiffes in Tonnen	Tonnen-kilometer per Schiff
Auslandsverkehr									
zu Berg	Melnik-Aussig	71	169	18.200	1,067.641	15.037	58·7	107·6	6.317
	Aussig-Grenze	38	2.926	377.611	8,915.734	232.519	23·6	129·0	3.047
	Melnik-Grenze	109	2.926	377.611	9,983.375	91.590	26·4	129·0	3.412
zu Thal	Melnik-Aussig	71	637	69.077	4,777.268	67.285	69·1	108·4	7.386
	Aussig-Grenze	38	8.429	2,726.868	87,942.017	2,314.269	34·8	323·5	10.456
	Melnik-Grenze	109	8.429	2,726.868	92,719 285	850.635	34·0	323·5	11.000
Inlandsverkehr									
zu Berg	Melnik-Aussig	71	265	15.137	101.071	1.423	6·7	59·3	396
	Aussig-Grenze	38	—	—	—	—	—	—	—
	Melnik-Grenze	109	955	15.137	101.071	927	6·7	59·3	396
zu Thal	Melnik-Aussig	71	572	50.079	580.679	8.319	11·6	87·5	1.015
	Aussig-Grenze	38	48	5.210	128.513	3.382	24·6	108·5	2.677
	Melnik-Grenze	109	579	50.324	709.192	6.506	14·1	86·9	1.266
Gesammtverkehr									
zu Berg	Melnik-Aussig	71	424	33 337	1,168.712	16.460	35·1	78·6	2.712
	Aussig-Grenze	38	2.926	377.611	8,915.734	232.519	23·6	129·4	3.050
	Melnik-Grenze	109	3.181	392.245	10,084.446	92.517	25·7	123·3	3.170
zu Thal	Melnik-Aussig	71	1.209	119.156	5,357.947	75.604	45·0	98·5	4.415
	Aussig-Grenze	38	8.477	2,732.078	88,070.530	2,317.651	32·2	322·2	10.389
	Melnik-Grenze	109	9.008	2,777.192	93,428.477	857.141	33·7	308·5	10.371
Summe . . .	Melnik-Grenze	109	12.189	3,169.437	103,512.923	949.658	32·6	260·0	8.492

Bezüglich der Einzelheiten des Verkehres ist Folgendes zu bemerken:

A. Auslandsverkehr.

Bergwärts sind in diesem Verkehre von der Elbe auf die Moldau übergegangen 129 (+ 4) Schiffe mit zusammen 135.580 (+ 30.231) q Güter, darunter 26.415 q Roheisen, 16.739 q Oele und Thran, 11.802 q Baumwolle, 11.116 q Reis, 8740 q Nutzhölzer, 5998 q Chilisalpeter, 4710 q Bettfedern, 3303 q Syrup und Glykose, 2685 q Talg und Knochenfett, 1569 q Harze, 1531 q Chinarinde, 1392 q Häute und Leder, 1515 q Spodium, 1319 q Farben und Erden, 1709 q Gerbstoff, 1831 q Borkalk, 1290 q Stuhlrohr, 1124 q Pottasche, 11.751 q verschiedene Güter, alles nach Karolinenthal, ferners 11.112 q Farbhölzer nach Rostock und 8025 q Phosphate und Salpeter nach Zámky.

Thalwärts übergingen von der Moldau auf die Elbe 258 (+ 45) Schiffe mit zusammen 503.371 (+ 290.037) q Gütern; hierunter waren 396.747 q Rohzucker, und zwar 338.632 q ab Prag-Karolinenthal, 51.556 q ab Kralup und 6559 q ab Lužec, 66.159 q Gerste, darunter 58.854 q aus Prag, 6721 q aus Kralup, 584 q aus Weltrus, 10.517 q Pottasche und Kali, 6124 q Malz von Selč, 4949 q Sprit und Fuselöl, 3150 q Kochsalz, 3046 q Wolle, 2508 q Maschinentheile, 2284 q Erze, 2176 q Farberde, 7811 q verschiedene Güter.

Die durchschnittliche Ladung eines bergwärts fahrenden Schiffes betrug auf der Moldau 1051 (+ 209) q, die eines thalfahrenden Schiffes 1958 (+ 938) q.

In Melnik wurden verladen 4040 q Rohzucker und 2845 q Gerste, in Unter-Beřkowitz 10.087 q Rohzucker, in Wegstädtl 23.500 q Rohzucker, in

Raudnitz 51.850 q Gerste und 7056 q Rohzucker, in Křeschitz 1400 q, darunter 700 q Gerste, 400 q Grünobst, 300 q Lohe; ausgeladen wurden in Raudnitz 1851 q verschiedene Güter.

In Leitmeritz wurden ausgeladen 5470 q, darunter 3600 q Kaffee, 1750 q Mais, 130 q Reis, und eingeladen 73.610 (— 70.107) q, und zwar 35.610 q Ziegel, 32.500 q Gerste, 4000 q Grünobst, 900 q Malz, 250 q Lohe, 250 q Linsen, 100 q Kalk.

In Lobositz wurden zugefahren 39.000 q, darunter Leinsamen 14.700 q, Oel 2400 q, verschiedene Güter 22.000 q, und abgefahren 150.000 (+ 73.800) q, und zwar 69.900 q Gerste, 48.200 q Grünobst, 15.200 q Rohzucker, 6000 q Lohrinde, 6000 q Holz, 4700 q Backobst, 1800 q Oele, in Lichtowitz kamen zur Verladung 2200 q Grünobst, in Praskowitz 119.667 q Basaltschotter, 153 q Grünobst, 120 q Loherde, in Sebusein, Birnai und Wannow 7628 q Basaltschotter, 188 q Grünobst und 150 q Lohrinde.

In Aussig wurden im Ganzen von 713 (+ 186) Schiffen 1,115.709 (+ 454.991) q ausgeladen und in 5371 (— 260) Schiffen 18,753.310 (+ 2,441.928) q eingeladen. Die im Bergverkehre zugefahrenen 1,115.709 q wurden am Umschlagsplatze oberhalb der Nordwestbahnbrücke ausgeladen, und befanden sich darunter 334.808 q Schwefelkies, 222.114 q Gerste und Korn, 118.877 q Mais, 112.010 q Wolle, 87.013 q Salz, 84.384 q Eisen, 25.371 q verschiedene Stückgüter, 18.860 q Harz, 17.159 q Hafer, 13.875 q Steinnüsse, 12.912 q Reis, 12.808 q Salpeter, 9417 q Oel, 7079 q Chromerz, 6662 q Häute, 6416 q Cölestin, 5830 q Natron, 4918 q Holzwaaren, 3039 q Paraffin, 3077 q Sandsteine, 3179 q Borkalk, 2263 q chemisches Gut, 1808 q Obst u. s. w. Eingeladen wurden im alten Hafen und auf den Umschlagplätzen von der Zuckerraffinerie bis zum alten Hafen auf 3505 Schiffen 12,241.005 (+ 1,576.718) q, darunter: 11,160.170 (+ 1,230.070) q Braunkohlen, 903.995 q Zucker, 35.375 q Grünobst, 31.835 q Flaschen, 18.617 q Gerste und Korn, 17.646 q Mineralwässer, 3125 q Ziegel, 2514 q chemisches Gut, 2511 q Palmkuchen, 2306 q Holzwaaren, 1882 q Zünder u. s. w.; im neuen Hafen und auf den Umschlagplätzen vom alten Hafenmunde bis Schönpriesen betrug die Zahl der ladenden Schiffe 1866, der verladenen Güter 6,512.302 (plus 864.210) q, darunter: 6,452.905 (+ 840.810) q Braunkohle, 59.400 q Zucker. Die Gesammt-Braunkohlenverschiffung ab Aussig erreichte sonach die Ziffer von 17,569.075 (+ 2,070.880) q. Die durchschnittliche Ladung eines Kahnes betrug 1896 in der Thalfahrt 3491 (+ 595) q, in der Bergfahrt 1564 (+ 311) q. Die Schiffahrt wurde im Gegenstandsjahre am 19. Februar eröffnet, doch konnten, da am 24. Februar neuer Frost eintrat, das Eis in Niedergrund stehen blieb und erst am 2. März abging, erst am 4. März der erste Kohlenkahn und am 5. März der erste Zuckerkahn von Aussig abschwimmen. Geschlossen wurde die Schiffahrt am 2. December; wegen Hochwassers war dieselbe vom 3. bis 12. Mai, sonach durch 9 Tage, eingestellt. Während der 266 Schiffahrtstage war die Elbe an 198 Tagen vollschiffig; mit halber Ladung wurde an 27 Tagen, mit weniger als halber Ladung an 51 Tagen gefahren. Wegen Niederwasser erfolgte keine Schiffahrtseinstellung, wohl aber durch 4½ Tage wegen der Havarie eines grossen eisernen Kahnes vor der Nordbahnbrücke in Bodenbach. Den günstigen Wasserstandsverhältnissen ist auch die Zunahme des Verkehres gegenüber dem Vorjahre zuzuschreiben. Die stärkste Beistellung, 1276 Waggons Kohlen und 16 Waggons andere Güter, fand am 12. Mai statt. Gebaut wurden im Aussiger Bezirk 176 (+ 2) Fahrzeuge, darunter: 4 grosse Deckkähne von 5000 bis 8000 q Tragfähigkeit, 13 grössere Canalkähne zu 3400 q und 59 finowcanalmässige (2900 q) Schiffe. Ueberwintert haben 1896/97 in beiden Häfen 178 Schiffe und 8 Dampfschiff-Landungsbrücken, davon im alten Hafen 86 Schiffe, im neuen Hafen 92 Schiffe und 8 Landungsbrücken. In der freien Elbe überwinterten bei Aussig 11 Schiffe.

In Schönpriesen kamen aus 331 Schiffen 492.044 (+ 179.026) q zum Löschen, darunter hauptsächlich: 107.132 q Schwefelkies, 72.227 q Knochenasche, 68.535 q Salpeter, 61.529 q Jute, 56.391 q Roheisen, 50.019 q Phosphat, 45.703 q Phosphorit, 9806 q Rapskuchenmehl, 4546 q Reis, 3819 q Leinöl, 3337 q Baumwolle, 1550 q Sämereien, 1521 q Roggen; verladen wurden daselbst in 200 Schiffen 787.493 (plus 240.614) q, und zwar insbesondere: 671.221 q Zucker, 37.090 q Malz, 27.876 q Steinkohlen, 19.244 q Gerste, 8011 q Petroleum, 4849 q Spiritus, 2764 q Pottasche, 2562 q Bretter, 2006 q Kunstwolle. Die durchschnittliche Ladung eines Kahnes betrug in der Bergfahrt 1486 q, zu Thal 3937 q.

In Schwaden wurden 218 q Eichenrinde und Grünobst, in Grosspriesen 4900 q Basaltsteine, in Pömmerle 421 q Grünobst eingeladen; in Nestomitz in 82 Schiffen 364.900 q Zucker, in Pschüra 6390 q Grünobst, in Nieder-Welhotten 35.585 q Basaltsteine, in Jakuben 111.194 q Basaltsteine und 5860 q Grünobst, in Topkowitz 50.800 q Basaltsteine und 216 q Grünobst, in Karbitz 58.382 q Basaltsteine und 196 q Grünobst.

In Rosawitz wurden ausgeladen 77.646 (weniger 25.464) q, und zwar: 60.926 q Baumwolle, 15.720 q Farbhölzer und 1000 q Salz; eingeladen 4,495.550 (+ 1,938.470) q, darunter: 4,482.200 q Braunkohlen, 11.300 q Phosphat, 2000 q Grünobst. Die durchschnittliche Ladung eines Schiffes betrug in der Bergfahrt 1687 q, in der Thalfahrt 4316 q. Im Rosawitzer Hafen waren im Winter 1896/97 eingestellt: 66 Kähne, 8 Zillen, 7 Kettendampfer, 2 Raddampfer, 1 Ueberfuhrsdampfer, 1 Dampfbagger, 9 Dampfschiff-Landungsbrücken, 83 Anhängboote und Pontons.

In Tetschen-Bodenbach kamen zur Ausladung 478.858 (+ 58.401) q, zur Verladung 63.523 (+ 4652) q. Unter den ausgeladenen Gütern waren: 72.666 q mineralische Oele und Thrane, 56.109 q Baumwolle und Garn, 47.697 q Reis und Hülsenfrüchte, 40.301 q Harze, 26.079 q Paraffin, 24.770 q Schiefer, 21.785 q Salpeter, 21.600 q Roheisen, 20.325 q Mais, 20.279 q Eisen und Eisenwaaren, 12.211 q Jute, 10.953 q Steinnüsse, 9723 q fette Oele, 8562 q Salz, 8517 q Petroleum, 8300 q Erze, 7600 q Düngemittel, 7512 q Häringe, 6683 q Maschinentheile, 5213 q Farbholzextract, 4767 q Kaffee, 4541 q Kupfer und Blei, 4222 q Getreide, Mehl und Kleie, 3540 q Soda und Pottasche, 3155 q Zucker, 2502 q Phosphat, 1789 q Syrup, 1636 q Knochenmehl und Asche, 1548 q Holzwaaren, 1290 q Pflanzen und Pflanzentheile, 1210 q Farbholz u. s. w. Unter den eingeladenen Gütern sind zu nennen: 13.032 q Getreide, 10.000 q Grünobst, 7253 q Holzwaaren, 5524 q Zucker, 5102 q Zünder, 3235 q Glaswaaren, 2892 q Hülsenfrüchte, 2426 q Papier und Pappe, 2396 q mineralische Oele, 2271 q

Backobst, 1406 q Spiritus, 1095 q Maschinentheile, 1082 q Paraffin, 1024 q Emballage u. s. w. Im Tetschener Bezirke wurden insgesammt 119 neue Fahrzeuge gebaut, und zwar 6 grosse Kähne und 113 Zillen, ferners 10 Anhangsboote und Pontons.

In Laube wurden ausgeladen 1,429.850 (weniger 299.114) q und eingeladen 1,554.981 (+ 248.813) q. Ausgeladen wurden unter Anderem: 404.081 q Roheisen, 113.731 fette Oele und Fette, 102.124 q Palmkerne, 93.577 q Baumwolle, 82.641 q Düngemittel, 53.107 q Reis, 50.687 q Harze, 49.554 q Metalle, 48.351 q Jute, 44.394 q Garne, 33.257 q Häute und Felle, 30.531 q Nussholz, 29.172 q verschiedene Stückgüter, 28.639 q mineralische Oele, 26.199 q Maschinentheile, 22.565 q Farbholz, 19.853 q Farbholzextract, 18.891 q Tabak, 47.501 q Soda, 16.315 q Emballage, 15.949 q Mais, 15.886 q Steinnüsse, 11.394 q Eisenwaaren, 10.574 q Getreide, 8379 q Talgerde, 8139 q Petroleum, 6871 q Schwefelkies und Nickelerze, 6531 q Kaffee, 6478 q Leder, 5853 q Häringe, 4677 q Muschelschalen, 4652 q Reiswurzeln, 3948 q Gerbstoffe, 3442 q Wolle u. s. w. Eingeladen wurden dagegen in der Hauptsache: 501.028 q Zucker, 306.784 q Getreide, 151.465 q Malz, 116.062 q Kleie, 59.773 q Mehl, 49.364 q Glaswaaren, 38.551 q Hülsenfrüchte, 31.937 q Mineralwässer, 31.373 q Papier, 17.827 q Spiritus, 17.279 q Holzwaaren, 14.030 q Graphit, 13.365 q Eier, 12.923 q Bier, 12.740 q verschiedene Stückgüter, 10.817 q Pappe, 10.550 q Garne, 10.151 q Lohabsud, 10.050 q Eisenwaaren, 9506 q Cellulose, 8726 q Sämereien, 8710 q Bretter, 8001 q Metallwaaren, 7308 q Grünobst, 6999 q Zündhölzchen, 6918 q Petroleum, 6906 q Fassdauben, 6436 q Porzellan, 6436 q Parquetten, 6069 q Seilerwaaren, 5978 q Leinen, 3934 q Wolle u. s. w. Die durchschnittliche Ladung eines Kahnes betrug in der Bergfahrt 1348 q, in der Thalfahrt 2940 q.

In Niedergrund wurden 15.000 q Quadern und Pflastersteine eingeladen.

B. Inlandsverkehr.

Im Inlandsverkehre sind von der Moldau auf die Elbe übergegangen: 207.100 q Schotter, 119.200 q Rüben, 24.214 q Granit, 4391 q Holzschwellen, 3000 q Hopfenstangen, 1000 q Brennholz, 8601 q Rübenschnitte. Von der Elbe auf die Moldau übergingen: 15.220 q Rübenschnitte, 1200 q Braunkohlen, 667 q Rüben.

In Brozánek wurden ausgeladen 20.000 q Schotter und 6806 q Rübenschnitte, eingeladen 19.567 q Rüben; in Šopka ausgeladen 112.000 q Schotter und 980 q Rübenschnitte, eingeladen 27.200 q Rüben; in Unter-Beřkowitz ausgeladen 203.600 q Rüben, 48.000 q Schotter, eingeladen 64.400 q Rübenschnitte; in Liboch ausgeladen 14.000 q Rübenschnitte, 8000 q Schotter, eingeladen 41.200 q Rüben; in Ober-Podčáp ausgeladen 8000 q Rübenschnitte, eingeladen 20.700 q Rüben; in Wegstädtl ausgeladen 23.600 q Rüben, 17.300 q Schotter, eingeladen 7200 q Rübenschnitte; in Raudnitz ausgeladen 4200 q Rüben, 3800 q Ziegel, eingeladen 5100 q Rübenschnitte, 2400 q Jauche, 456 q Weidenruthen; in Židowitz ausgeladen 9500 q Rüben, eingeladen 6200 q Rübenschnitte; in Launken ausgeladen 5100 q Rübenschnitte, 2400 q Jauche, 2200 q Ziegel, eingeladen 4200 q; in Křeschitz ausgeladen 6200 q Rübenschnitte, 6800 q Schotter, 1000 q Brennholz, eingeladen 9500 q Rübenschnitte; in Leitmeritz ausgeladen 3500 q Bruchsteine, eingeladen 53.805 q Ziegel, 1640 q Bier und 660 q Mehl; in Klein-Czernosek eingeladen 8660 q Glassteine, 3500 q Bruchsteine; in Prosmik ausgeladen 2200 q Kohlen; in Libochowan ausgeladen 915 q Ziegel; in Aussig ausgeladen 24.214 q Granitsteine, 8660 q Glassteine, 4391 q Holzschwellen, eingeladen 4014 q Kohlen; in Nestomitz eingeladen 756 q Ziegel; in Grosspriesen 410 q Ziegel; in Krochwitz 671 Ziegel; in Politz ausgeladen 1300 q Ziegel, 456 q Weidenruthen; in Rosawitz ausgeladen 406 q Ziegel; in Tetschen 46.021 q Ziegel, 1640 q Bier, 6609 q Mehl; in Herrnskretschen eingeladen 910 q Ziegel.

Auf der Moldaustrecke oberhalb Prag verkehrten 49 Privatschiffe, welche 1715 Fahrten machten. Ausserdem kamen 40 Zillen mit Obst, 70 mit Granitquadern in Prag an. Thalwärts wurden nach Prag zugefahren: 440.000 q Ziegel, 144.000 q Bruchsteine, 2,418.000 q Brennholz, 640.000 q Bausand. Die 16 Personendampfer der Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft machten zusammen 13.956 Fahrten mit einer Kilometerlänge von 102.130 km und beförderten im Ganzen 972.229 Personen. In Prag kamen ferners an: 2343 Flösse mit 383.368 Festmeter, wovon in der Stadt 764 Flösse mit 39.388 Festmeter für den Stadtbedarf verblieben, der Rest thalwärts ging.

Im Podoler Hafen überwinterten 1896/97 6 Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 20 Zillen, 38 Sandplätten, 1 Dampfbagger, 11 Steinzillen, 6 Baggerpontons; im Karolinenthaler Hafen: 7 Schleppkähne, ein Krahnschiff, 1 Elevator, 1 Excavator, 3 Sandplätten, 2 Dampfbagger, 6 Steinzillen, 20 Baggerpontons, 20 verschiedene Fahrzeuge. Ausserdem überwinterten an der Elbe in dem Mühlgraben von Raudnitz 6, in jenem zu Leitmeritz 10 Schiffe und 4 Dampfschiff-Landungsbrücken.

C. Gesammtverkehr.

Unter Zusammenrechnung des Inlandverkehres mit 654.605 q und des Auslandverkehres per 34,863.725 q ergibt sich ein Gesammtverkehr von 35,518.330 Metercentner, sonach um 6,373.605 q mehr als im Jahre 1895. Der Gesammtverkehr der letzten sechs Jahre gibt folgendes Bild:

1891	Gesammtverkehr	31,016.540 q
1892	„	29,526.802 „
1893	„	25,878.472 „
1894	„	34,384.110 „
1895	„	29,144.725 „
1896	„	35,518.330 „

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Strassenbahn in Czernowitz. (Verlegung der Ausweiche und Haltestelle in km 4·6/7: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. April durchgeführten Stationscommission in Verbindung mit der politischen Begehung hinsichtlich des vom Czernowitzer Stadtmagistrate vorgelegten Projectes für die Verlegung der in km 4·6/7 vorgesehenen Ausweiche und Haltestelle nach km 4·2/3 der elektrischen Strassenbahn in Czernowitz wurde der Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione ertheilt. [E.-M.-Z 9580/I.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Linie Lużan—Zaleszczyki: Projectspläne.) Die von der Bauunternehmung Gross & Comp. vorgelegten Projectspläne für die Mauerwerksanlagen und Eisenconstructionen der offenen Objecte in km 42·733, 42·7944 und 42·88622 der Linie Lużan—Zaleszczyki der Bukowinaer Landesbahnen wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7029/I.]

Projectirte Localbahn Sattledt-Grünau. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von Dr. Johann Schauer vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Sattledt der Localbahn Wels-Unterrohr nach Grünau die Trassenrevision auf den 2. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 9587/I.]

Kleinbahn zum Rennplatz in Kottingbrunn. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 6. Juni die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von der Südbahn-Gesellschaft namens des Jockey-Clubs für Oesterreich vorgelegten Detailprojectes für eine von km 32·2 der Südbahnlinie Wien—Triest abzweigende und zum Rennplatze bei Kottingbrunn führende normalspurige Kleinbahn die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den provisorischen Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7644/I.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauconsensertheilung für ein Nebengebäude in der Station Krakau.) Die k. k. galizische Statthalterei hat den Bauconsens für die Herstellung eines freistehenden Abortes vor dem Frachtenmagazinsgebäude im Bahnhofe Krakau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9802/IV.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Auflassung der Niveauübersetzungen in km 262·6385 und 270·1527: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Projecte über die Auflassung der Niveauübersetzungen in km 262·6385 und 270·1527 der Strecke Schönbrunn—Freiheitau der Linie Schönbrunn—Troppau, letztere Auflassung unter Verlegung des Gemeindeverbindungsweges zwischen km 270·1 und 270·5 von der linken auf die rechte Bahnseite, der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 7623/IV.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: (Bauconsensertheilung für eine Brückenwaage sammt Häuschen in der Station Holleschau: Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Herstellung einer Geleise-Brückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Holleschau der Linie Kojetein—Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9777/IV.]

— (Bauconsensertheilung für ein neues Aufnahmsgebäude in der Halte- und Ladestelle Hlinsko.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat den Bauconsens für die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Halte- und Ladestelle Hlinsko der Linie Kojetein—Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9801/IV.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über die auf dem Gesammtnetze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu bewerkstelligenden Investitionen und über deren Kostenbedeckung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf über die im Laufe der Jahre 1898 bis 1908, das ist innerhalb von zehn Jahren, zu bewerkstelligenden umfangreichen Investitionen im Bereiche des Gesammtnetzes der kgl. Ungar. Staatsbahnen vorgelegt und diesbezüglich den Vorschlag erstattet, in welcher Weise die Bedeckung der insgesammt mit 104,725.000 fl. bemessenen Kosten dieser Investitionen durchzuführen sein wird. Der in zehn Paragraphe zerfallende Gesetzentwurf specificirt die in Aussicht genommenen Arbeiten, und zwar:

§ 1.

Für die auf den Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen in den nächsten zehn Jahren durchzuführenden Investitionen und Ausrüstungen, ferner zur vollständigen Tilgung der am Schlusse des Jahres 1896 noch ungetilgten Raten einzelner schwebender Schulden der kgl. Ungar. Staatsbahnen wird zusammen ein Credit von 123,008.896 fl. unter den folgenden Titeln bewilligt:

I. Zur Herstellung und Einrichtung von Werkstätten und Depots 23,070.000 fl.

II. Zur Beschaffung von Verkehrs- und Betriebsmitteln 39,425.000 fl.

III. Zum Austausch von hölzernen Brücken 2,000.000 fl.

IV. Zum Bau von zweiten Geleisen, für die Umgestaltung von Linien und für Rangirstationen 13,650.000 fl.

V. Zur Erweiterung von Bahnhöfen und Aufnahmsgebäuden 17,105.000 fl.

VI. Für kleinere Ergänzungsarbeiten, Inventarvermehrungen und Schneeschutzwerke 4,750.000 fl.

VII. Zur Tilgung schwebender Schulden 23,008.896 fl.

§ 2.

Vom Tage des Inslebentretens dieses Gesetzes angefangen werden für die bis zum Ende des Jahres 1897 reichende Frist von dem im § 1 bestimmten Gesammterfordernisse bewilligt:

1. Zur Herstellung und Einrichtung von Werkstätten und Depots 3,930.000 fl.
2. Für Verkehrs- und Betriebsmittel 12,729.000 fl.
3. Für den Austausch von hölzernen Brücken 100.000 fl.
4. Für den Bau von zweiten Geleisen, für die Umgestaltung von Linien 1,400.000 fl.
5. Für die Erweiterung von Bahnhöfen und Aufnahmsgebäuden 1,700.000 fl.
6. Für kleinere Ergänzungsarbeiten, Inventarvermehrungen und Schneeschutzwerke 541.000 fl.
7. Endlich zur Tilgung schwebender Schulden 23,008.896 fl.

Die im Interesse der Durchführung der aufgezählten Arbeiten und der Bewerkstelligung der Anschaffungen von der Regierung bisher getroffenen Verfügungen und im Rahmen der oben bezeichneten Kostenbeträge bewerkstelligten Ausgaben werden hiemit gutgeheissen.

§ 3.

Die Zeit und die Reihenfolge der in der Frist bis zum Ende des Jahres 1897 und in den ferneren Jahren des im § 1 festgestellten zehnjährigen Zeitraumes durchzuführenden Arbeiten und Anschaffungen stellt der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister fest; auch ist er verpflichtet, jedesmal bei Einreichung des Staatsvoranschlages der Gesetzgebung einen Bericht über die in dem betreffenden Jahre auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes durchzuführenden Investitionen vorzulegen. Gleichzeitig ist auch über die im vorhergegangenen Jahre bewerkstelligten Arbeiten und Anschaffungen Bericht zu erstatten.

§ 4.

Wenn anstatt der einen oder der anderen der in den festgestellten Arbeitsplan aufgenommenen Investitionen inzwischen etwa die Durchführung anderer Bauten oder Anschaffungen nöthig werden sollte, dann ist hiezu die Genehmigung der Gesetzgebung vorher einzuholen.

§ 5.

Zwischen den Creditsummen, welche unter den in den §§ 1 und 2 bezeichneten Titeln bewilligt wurden, ist ein Virement nicht gestattet.

Die von den für die einzelnen Jahre bewilligten, bezw. präliminirten Creditsummen in dem betreffenden Verrechnungsjahre nicht aufgebrauchten Restbeträge können in den folgenden Jahren aufgebraucht werden. Mit dem Schlusse des Verrechnungsjahres 1909 ist ein solcher Verbrauch nicht mehr gestattet.

§ 6.

Die Creditsummen der in den einzelnen Jahren durchzuführenden Investitionen und Ausrüstungen und die Bedeckung derselben werden in das Staatsbudget der betreffenden Jahre unter besonderen Titeln aufgenommen. Sowohl die vollzogenen Ausgaben als die Bedeckung derselben (§§ 7 und 8) sind in den staatlichen Schlussrechnungen von den anderen Ergebnissen des Staatshaushaltes abgesondert auszuweisen.

§ 7.

Zur Bedeckung der 43,408.896 fl. ausmachenden Summe der in der Zeit vom Inslebentreten dieses Gesetzes bis zum Schlusse des Jahres 1897 zu bewerkstelligenden Investitionen, Ausrüstungen und Tilgungen (§ 2) wird der Finanzminister ermächtigt, mit $3^1/_2$ pCt. verzinsliche, auf die mit G.-A. XVII ex 1892 festgestellte Kronenwährung lautende, steuerfreie Rentenobligation zu emittiren.

§ 8.

Ueber die auf Grund des § 7 durchgeführte Operation ist dem Reichstage Bericht zu erstatten.

§ 9.

Ueber die Art und Weise der Bedeckung eines mit dem gegenwärtigen Gesetze bewilligten, aber nach dem Jahre 1897 auftauchenden Investitionserfordernisses ist der Gesetzgebung seinerzeit eine Vorlage zu machen.

§ 10.

Dieses Gesetz tritt am Tage der Verkündigung in Kraft; mit dem Vollzuge desselben werden der Handelsminister und der Finanzminister betraut.

In dem überaus umfangreichen Motivenberichte des Ministers sind die geforderten Auslagen in folgender Weise ziffermässig specialisirt, und zwar:

Für die eigentlichen Investitionserfordernisse sind 100 Millionen Gulden präliminirt, und zwar:

	Gulden
1. Werkstätten und Zugförderung	23,070.000
Hievon entfallen:	
a) auf Erbauung neuer Werkstätten	3,100.000
b) Erweiterung bestehender und Errichtung von Filialwerkstätten	9,607.000
c) Verlegung der westlichen Sohler Werkstätten	5,163.000
d) für Zugförderungsstationen	4,600.000
e) für Zugsbeleuchtungsstationen	600.000
2. Für Verkehrsmittel	39,425.000
Hievon entfallen:	
a) auf Beschaffung von Locomotiven	17,035.000
b) Personen- und Conducteurwagen	5,040.000
c) Last- und Conducteurwagen	16,000.000
d) für Heizungs-, Beleuchtungs- und Bremsvorrichtungen	1,350.000
3. Auswechslung von Holzbrücken gegen Eisenbrücken	2,000.000
4. Für zweite Geleise und Rangirstationen	13,650.000
und zwar:	
a) Ausbau eines zweiten Geleises auf der Linie Budapest—Marchegg	1,600.000
b) Ausbau eines zweiten Geleises auf der Linie Hatvan—Salgó-Tarján	2,000.000
c) Ausbau eines zweiten Geleises auf der Linie Kelenföld—Raab	6,000.000
d) Ausbau eines zweiten Geleises auf der Linie Szolnok—Czegléd	900.000
e) Hebung der Transportfähigkeit der Linie Piski—Petrozsény	2,500.000
f) Rangirgeleise auf der Station Dombovár	350.000
g) neue Rangirstation bei Salgó-Tarjan	300.000
5. Erweiterung der Bahnhöfe	17,105.000
und zwar:	
a) Erweiterung des Bahnhofes in Fiume	4,000 000
b) Erbauung eines Kohlenbahnhofes in Budapest	2,500.000
c) Erweiterung der Station Debreczin	1,470.000
d) „ „ „ Temesvár-Josefstadt	1,970.000
e) „ „ „ Klausenburg	570.000
f) „ „ „ Fünfkirchen	315.000
g) „ „ „ Kronstadt	350.000
h) „ „ „ Arad	200.000
i) „ „ „ Piski	960.000
j) „ „ „ Grosswardein	200 000
k) „ „ „ Sohl	700.000
l) „ „ „ Fülek	310.000
m) „ „ „ Szegedin	500.000
n) „ „ „ S.-A.-Ujhely	200.000
o) „ „ „ Párkány-Nána	150.000
p) „ „ „ Kaposvár	400.000
q) „ „ „ Szatmár	260.000
r) „ „ „ Orsova	250.000
6. Für kleinere Ergänzungsbauten, Inventarvermehrung und Schneeschutzwerke	4,750.000

Für die Tilgung der schwebenden Schulden ist der Betrag von 23,008.896 fl. eingestellt. Die gesammten schwebenden Schulden der kgl. Ungar. Staatsbahnen betrugen Ende 1896 noch 29,250.372·46 fl., und sind für dieselben alljährlich 5 pCt., bei einzelnen Titeln sogar $5^1/_3$ pCt. Zinsen zu Lasten der Betriebsausgaben der Bahn bezahlt worden. Die Operation der Tilgung ist so weit vorbereitet, dass bereits im Laufe des Jahres 1896 aus den Baarbeständen der Staatscasse 78,121.578 fl. Kaufschillingsrückstände getilgt wurden.

Ungarische Südostbahn. (Projectirte Localbahn Gattaja—Lugos—Maros-Illye: Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 66 vom 2. Juni verlautbart den Wortlaut des mit Erlass des königl. ungarischen Handelsministers vom 15. Mai 1897, Z. 32.482, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der Endstrecke Gattaja—Lugos—Maros-Illye der Ungarischen Südostbahn Versecz—Gattaja—Lugos—Maros-Illye und deren Flügelbahn Lugos-Buziás erflossenen I. Nachtrages zur Concessionsurkunde der Ungarischen Südostbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1894, Vorconcession Post 2, und Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 11 ex 1896). Die Gesammtbaukosten der 175·2 km langen Gesammtlinie Versecz—Gattaja—Maros-Illye sind mit 6,760.000 fl. bemessen, wovon 5,800.000 fl. auf die Strecke Gattaja—Lugos—Maros-Illye und deren Flügelbahn Lugos-Buziás entfallen. Von letzterer Summe ist ein mit 351.300 fl. bemessener Betrag für Beschaffungskosten des Betriebsmateriales in Abzug zu bringen. Die in Fortsetzung der derzeit als Sackbahn endigenden Flügelbahn Versecz-Gattaja der Linie Temesvár—Versecz—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von deren Endstation Gattaja ausgehende neue Linie wird diese in der Station Lugos mit der Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und in der Endstation Maros-Illye mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis, schliesslich von Lugos aus durch die Flügelbahn Lugos-Buziás mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Buziás-Temesvár, bezw. mit der Linie Temesvár—Báziás verbinden.

Als Stationen, Verladebahnhöfe und Haltestellen sind zu errichten:

I. auf der Strecke Gattaja—Lugos:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Gattaja;
2. Végvár, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
3. Niczkyfalva, Station für den Gesammtverkehr;
4. Keped, Haltestelle und Verladebahnhof;
5. Szinerszeg, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
6. Boldur, Haltestelle und Verladebahnhof;
7. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Station Lugos der Linie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova.

II. auf der Strecke Lugos—Maros-Illye:

1. Szapáryfalva, Haltestelle und Verladebahnhof;
2. Bálincz, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
3. Bethlenháza-Klicsova, Station für den Gesammtverkehr;
4. Zsupány, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
5. Igaczfalva, Station für den Gesammtverkehr;
6. Facset (Station, wie 5.);
7. Marzoina, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
8. Kostej, Haltestelle und Verladebahnhof;
9. Holgya, Haltestelle und Ausweichestation;
10. Laczo, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
11. Dobra, Station für den Gesammtverkehr;
12. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Anschlussstation Maros-Illye der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 20. Mai, Z. 26.398, dem k. u. k. Kämmerer Ludwig Baron Ozegović, Grossgrundbesitzer in Gušćerovac, und Consorten für eine von der Station Károlyváros (Karlstadt) der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékenyés—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende,
   a) entweder über Dubovar, Pokupje, Ozalj, Balog und die Gemarkung der Gemeinde Bukovar-Dolnji,
   b) oder über Netretić, Griec-Dolnji, Kamenice und die Gemarkung der Gemeinde Ribnik bis Brod a. d. Kulpa (Comitat Petrinja in Croatien) und weiterhin bis zur ungarisch-krainischen Landesgrenze nächst Möttling

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 29. Mai, Z. 28.421, dem kgl. Notar Ludwig Szatmáry und dem Advocaten Dr. Josef Darabanth für eine von der Endstation Varjas der Flügelbahn Valkány-Varjas der Hauptlinie Verciorova—Orsova—Budapest—Marchegg der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese
   a) über Knéz, Kétfél, Baraczháza und die Gemarkung der Gemeinde Monostor,
   b) eventuell über Kis-Szent Péter, Kétfél, Majlátfalva und

die Gemarkung der Gemeinde Monostor in der Station Vinga mit der Staatsbahnlinie Arad—Temesvár verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 29. Mai, Z. 28.749, dem Gutsbesitzer Ákos Ugron, dem Apotheker Josef Véssey in Tab und dem Budapester Civilingenieur Ludwig Fränkl für eine von der Station Szántód der Linie Budapest—Balaton-Földvár—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft, eventuell von der Haltestelle Balaton-Földvár der genannten Linie abzweigende, über Köröshegy, Kereki, Puszta-Szemes und die Gemarkung der Gemeinde Kapoly bis Tab (Comitat Somogy) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 29. Mai, Z. 26.759, den Einwohnern von Nagy-Szeben (Hermannstadt) Martin Schuster, Josef Schullerns, Gustav Heinrich und Johann Wagner für eine in Fortsetzung der Flügelbahn Hortobágyfalva—Veresmarti der projectirten Eisenbahn Nagy-Szeben—Szent Agota (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 3 ex 1896) von deren zukünftigen Endstation Veresmarti abzweigende, bis Vurpod führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Generalversammlung.) Am 20. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Emanuel A. Ziffer, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Dr. Theodor Haberer, die diesjährige (12.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) statt. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche 14.885 Actien mit 595 Stimmen vertraten. Nach der Betriebsrechnung betrugen die Einnahmen im Jahre 1896 fl. 285.628·12 (— fl. 25.150·23), die Ausgaben fl. 196.279·99 (+ fl. 29.290·99); der Betriebsüberschuss stellte sich zuzüglich des in Folge Regulirung der Betriebsrechnung sich ergebenden Betrages von fl. 7414·91 auf fl. 96.763·04 (— fl 47.025·86). Der Personenverkehr hat zwar um 44.806 Personen zugenommen, die Einnahmen aus demselben, sowie aus dem Gepäcksverkehre per fl. 128.941·11 haben gegen das Vorjahr um fl. 450·23 abgenommen. Der Frachtenverkehr hat die bedeutende Abnahme von 9848 Tonnen erfahren, und weisen daher die Einnahmen aus diesem Verkehre per fl. 116.379·94 gegen das Vorjahr einen Ausfall von fl. 20.233·63 aus. Die verschiedenen Einnahmen ermässigten sich auf fl. 40.307·07 (— fl. 4466·37). Die reinen Betriebsausgaben steigerten sich um fl. 19.438·55, die Gesammtausgaben um fl. 29.290·54. Zur Verfügung der Generalversammlung stand der Betriebsüberschuss per fl. 96.763·04 zuzüglich der Zinsenerträgnisse per fl. 4787·28 und des Vortrages fl. 106·79, jedoch abzüglich des Amortisationserfordernisses per fl. 4400, sohin der Betrag von fl. 97.257·11.

Der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Desgleichen wurde über Antrag des Verwaltungsrathes einhellig beschlossen, von dem Reingewinne fl. 95.648 zur Auszahlung einer 3½percentigen Dividende per fl. 7 für die Prioritätsactien, fl. 779·28 zur Abschreibung von Vorauslagen in Angelegenheit des Bahnanschlusses in Bełzec zu verwenden und fl. 829·83 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Entlohnung des Executivcomité wurde mit fl. 1000 für jedes Mitglied und der Werth der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrathes und des Executivcomité mit fl. 10 bestimmt. Die aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Mitglieder Anton Ritter von Jaxa-Chamiec, Valerius Ritter und Emanuel A. Ziffer, sowie die bisherigen Revisoren wurden wiedergewählt.

In der nachfolgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Valerius Ritter zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, ferner Josef Popowski, Sergius Fürst Radziwill und Emanuel A. Ziffer (als Obmann) zu Mitgliedern des Executivcomité gewählt.

[E.-M.-Z. 8059/I.[

Böhmische Commercialbahnen. (Generalversammlung.) Am 24. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Johann Grafen Harrach und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerialrathes Dr. Theodor Haberer, die diesjährige (15.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Commercialbahnen statt. Nach dem Geschäftsberichte haben im Jahre 1896 die Betriebsergebnisse unter dem Einflusse der fortdauernden Depression der heimischen Zuckerindustrie gegenüber dem Vorjahre nur eine geringfügige Besserung erfahren. Es betrugen nämlich die Betriebseinnahmen fl. 543.327 (+ fl. 5492), die Betriebsausgaben verminderten sich auf fl. 298.783 (— fl. 1839), so dass sich der reine Betriebsüberschuss auf fl. 244.544 (+ fl. 7331) stellte. Der Personenverkehr ergab eine Mehrbeförderung von 23.398 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 5142, der Güterverkehr eine Mehrbeförderung von fl. 34.217 t mit einer Mehreinnahme von fl. 1108. Minderverfrachtung ergab sich bei Zucker, Mehrverfrachtung bei Rüben, Kohle, Eisen und Kalk. Der Geschäftsbericht hebt noch hervor den constanten Rückgang in der Benützung der höheren Wagenclassen, demzufolge die Zahl der in der ersten und zweiten Wagenclasse beförderten Personen nur mehr 2·33 pCt. der Gesammtzahl der Reisenden erreichte. Aus der dem Geschäftsberichte beigelegten Nachweisung über den Verkehr der letzten 10 Jahre (1887—1896) ist zu entnehmen, dass die Zahl der beförderten Personen von 171.948 auf 363.731, der geleisteten Personenkilometer von 3,063.968 auf 6,887.343 und die Einnahmen aus diesen Verkehren von fl. 70.019 auf fl. 98.812 gestiegen sind, während die Anzahl der beförderten Parteigütertonnen sich von fl. 508.035 auf fl. 457.615, die Anzahl der Tonnenkilometer von 7,759.571 auf 7,450.288 vermindert hat und gleichzeitig die Einnahmen aus diesem Verkehre sich von fl. 404.403 auf fl. 434.545 erhöht haben. Nach Bestreitung der Steuern und der Beiträge zu den Wohlfahrtseinrichtungen, sowie nach Abzug der sonstigen zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben verblieb ein Reinerträgniss von fl. 208.242 (+ fl. 6531). Nachdem für den Prioritätendienst ein Betrag von fl. 237.792 erforderlich war, resultirte ein Abgang von fl. 29.550, welcher durch den vertragsmässigen Zuschuss Seitens der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bedeckt erscheint. Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Revisionsbericht ohne Discussion zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Wegen Ablaufes der Functionsdauer des Verwaltungsrathes wurde zunächst die Mitgliederanzahl desselben wie bisher mit neun festgesetzt, und wurden hierauf Seitens der Generalversammlung in den Verwaltungsrath General-Inspector Johann Klima, Dr. Franz Ritter von Haberler, Hofrath Rudolf Ritter von Grimburg, Heinrich Freiherr von Pereira-Arnstein und General-Inspector Carl Rimböck wieder-, ferner Moriz Graf Vetter von der Lilie neugewählt. Der bisherige Aufsichtsrath wurde wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXIX. Stückes.) Das am 22. Juni herausgegebene CXIX. Stück enthält unter

Nr. 3272: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 16. Juni 1897, Z. 22.416, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3273: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 18. Juni 1897, Z. 11.537, betreffend die Beschränkungen der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des CXX. Stückes.) Das am 23. Juni herausgegebene CXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 3274: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 11. Juni 1897, Z. 32.234, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus mehreren Bezirken Krains.

Nr. 3275: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 18. Juni 1897, Z. 9985/II, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 3276: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 19. Juni 1897, Z. 12.696, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer und Schweine aus der Bukowina.

Nr. 3277: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 16. Juni 1897, Z. 12.183, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Rindern aus dem Küstenlande nach Italien.

Nr. 3278: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 18. Juni 1897, Z. 12.680, betreffend das Ein- und Ausfuhrverbot für lebende Schweine aus dem politischen Bezirke Volosca.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Stationsnamensänderung.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums wird ab 1. Juli 1897 die Benennung der hierseitigen Station „Jedlesee (transito)“ auf „Jedlersdorf“ abgeändert.

Von dem gleichen Tage an erhält die diesseitige Station „Hradisch“ die nähere, in den Fahrplänen schon jetzt gebrauchte Bezeichnung „Ungarisch-Hradisch“.

Wien, am 24. Juni 1897. [453]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 1. Juli 1897 wird die Haltestelle Duino bei Wächterhaus Nr. 10 zwischen Bivio-Duino und Monfalcone auf der Linie Nabresina—Cormons für den Personenverkehr und Aufnahme von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 21. Juni 1897. [454]

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages I zum Tarife, Theil I, Abtheilung A, vom 1. März 1896.

Der auf Seite 1125 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 61 vom 27. Mai 1897 in der Kundmachung Nr. 375 bezeichnete Nachtrag I zum Tarife, Theil I, Abtheilung A, vom 1. März 1896 tritt nicht, wie in der erwähnten Publication angegeben, am 15. Juli, sondern erst am 1. August 1897 in Kraft.

Wien, am 24. Juni 1897. [455]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Verordnungs-Blatte Nr. 70 vom 19. Juni 1897 soll es im letzten Absatze der Kundmachung über die Einführung directer Fahrkarten zwischen Rosendaal und Wien statt: „In Wien-Nordbahnhof gelangen diese Fahrkarten u. s. w.“ richtig heissen: „In Wien-Nordwestbahnhof gelangen diese Fahrkarten u. s. w.“

Wien, am 22. Juni 1897.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Beförderung von Heu und Stroh, sowie von Wolle und Baumwolle.) Auf den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle a. Saale, Kattowitz, Königsberg i. Preussen, Magdeburg, Posen und Stettin können für den Versandt nach allen preussischen Staatsbahnstationen vorübergehend, und zwar seit 15. Juni bis zum 31. August, bei der Aufgabe einer Wagenladung Heu oder Stroh, für welche ein offener Wagen von mehr als 7·2 m Länge nicht verfügbar ist, nach Bestimmung der Eisenbahn zwei offene Wagen gewöhnlicher Grösse von je nicht mehr als 7·2 m Länge zur Beladung gestellt werden. Die Fracht wird in diesem Falle für jeden der beiden Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung — mindestens jedoch für 5000 kg für jeden Wagen — nach dem Satze des Specialtarifes III erhoben. Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld u. s. w., werden für jeden verwendeten Wagen besonders berechnet.

Innerhalb des gleichen Zeitraumes können ferner zur Verladung von Baumwolle und Wolle im Verkehre der preussischen Staatsbahnstationen unter einander bei Berechnung der Fracht für mindestens 10.000 kg für die Frachtbriefsendung an Stelle eines offenen langen (Sl-Rug-) Wagens zwei gedeckte (G-) Wagen mit gewöhnlichem Ladegewicht (nicht mehr als je 10.000 kg) verwendet werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Für die am 1. Juli zur Eröffnung kommende, zwischen Deggendorf und Plattling gelegene Station V. Classe Pankofen betragen die Entfernungen

	Kilometer		Kilometer
bis Plattling	4	bis Regen	44
„ Deggendorf	6	„ Bettmannsäge	50
„ Ulrichsberg	16	„ Zwiesel	55
„ Gotteszell	30	„ Ludwigsthal	60
„ Triesenried	37	„ Eisenstein	68

Die Entfernungen für die übrigen bayerischen Haupt- und Vicinalbahnstationen werden durch Nachtrag V zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895, welcher demnächst zur Ausgabe gelangt, veröffentlicht.

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl.) Die bisher nur für die Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern giltigen Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Specialtarifes II (Norddeutsch-Sächsischer Seehafen-Ausnahmetarif D 1 und Berlin-Stettin-Sächsischer Seehafen-Ausnahmetarif E, Frachtsätze der Classe II b) finden seit 15. Juni auch für die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern Anwendung.

Saarkohlenverkehr nach der Nordostschweiz. (Neuer Ausnahmetarif.) Am 10. Juni ist an Stelle des Kohlentarifes Nr. 12 vom 1. April 1897 ein neuer Ausnahmetarif (Kohlentarif Nr. 12) für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem Saargebiete nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Tössthalbahn, der Sihlthalbahn, der Schweizerischen Südostbahn, der Vereinigten Schweizer Bahnen (einschliesslich der Toggenburger und der Wald-Rüti-Bahn) und der Rorschach-Heiden-Bergbahn erschienen. Verkaufspreis 40 Pfg.

Durch diesen Tarif sind unter Anderem directe Frachtsätze nach den an den neuen schweizerischen Strecken Eglisau—Schaffhausen und Thalweil—Zug gelegenen Stationen, sowie die durch die eingetretenen Entfernungsabkürzungen bedingten Frachtermässigungen eingeführt.

Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher etc. Eisenbahnverband. (Ausnahmetarife für Seife.) Die in den Gütertarifen für den Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen, Nordwestdeutsch-Mitteldeutschen, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner, Oldenburg-Mitteldeutschen und Altonaer, Oldenburg-Nordwestdeutschen und Hessischen Verkehr, sowie im Niederdeutschen Verbande bestehenden Ausnahmetarife für Seife, gewöhnliche, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern gelangen am 1. August ohne Ersatz zur Aufhebung.

Belgisch-Deutscher Verbandsgütertarif. (Theil I, Abtheilung B, vom 1. September 1896.) In der Güterclassification Seite 111 und 218 ist die Position: „Papier, altes, bedruckt oder beschrieben, in Heften oder Büchern, oder in regelmässig geschichteten Lagen zu Packeten oder Bündeln vereinigt oder in Rollen — (Specialtarif II G), (hiezu gehören auch alte Eisenbahn-Fahrkarten, alte Postpacketadressen und ähnliche Postdienstpapiere, sowie alte Telegraphenstreifen)", dann Seite 111 und 217 die Position: „Papierabfälle und Pappenabfälle (Späne, Fetzen, Schnitzel)" zu streichen und dafür einzutragen: „Papier, altes, abgängiges, und Pappe, alte, abgängige, aller Art — (Ausnahmetarif 4 G). — Hiezu gehören nicht die Fabriksausschusspapiere aller Art, insofern sie in ganzen geordneten Lagen oder Rollen zur Beförderung kommen."

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trs. (Theil II vom 20. August 1892.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Aschaffenburg mit nachstehenden Frachtsätzen in die Ausnahmetarife für Eisenwaaren und Façoneisen etc. einbezogen:

A. Verkehr mit dem Donaugebiete im Allgemeinen.

Tarifkilometer	Aschaffenburg (Bayerische Staatsbahn)	Ausnahmetarif Nr. 1. Eisen- und Stahlwaaren u. s. w. a) beliebige Mengen	1. b) 10.000 kg	2. Façon- und Roheisen u. s. w. a) beliebige Mengen	2. b) 10.000 kg
		Satz für 100 kg in Markpfennig			
410	Passau Donaulände trs.	338	96	338	96
292	Regensburg „ „	260	96	260	79
367	Deggendorf „ „	320	96	320	96

B. Verkehr mit den unteren Donauländern.

Tarifkilometer	Aschaffenburg (Bayerische Staatsbahn)	Ausnahmetarif Nr. 1. Eisen- und Stahlwaaren u. s. w. a) beliebige Mengen	1. b) 5.000 kg	1. c) 10.000 kg	2. Façon- und Roheisen u. s. w. a) beliebige Mengen	2. b) 5.000 kg	2. c) 10.000 kg
		Frachtsatz für 100 kg in Markpfennig					
410	Passau Donaulände trs.	132	106	88	114	91	76
292	Regensburg „ „	107	83	70	95	74	62
367	Deggendorf „ „	129	101	85	113	89	74

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Der Güterverkehr der voraussichtlich im Juli 1897 zur Eröffnung kommenden Localbahnstrecke Altötting—Burghausen mit den bayerischen Privatbahnen, dann mit sämmtlichen ausserbayerischen Eisenbahnen wird bis auf Weiteres nicht direct abgefertigt, sondern in Mühldorf nach den für diese Station geltenden directen Frachtsätzen und den nachstehenden Transitfrachtsätzen umkartirt, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Kilometer	Es gelten zwischen Mühldorf trans. und	folgende Umkartirungs-Frachtsätze für 100 kg in Mark: Stückgut: Eilgut	Stückgut: Allgemeine Stückgut-classe	Stückgut: Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungen: Allgemeine Wagenladungsclasse A¹	Allgemeine Wagenladungsclasse B	Specialtarif A²	Specialtarif I	Specialtarif II	Specialtarif III *)	Ausnahmetarif 1 a	Ausnahmetarif 1 b
18	Kastl	0·52	0·30	0·30	0·18	0·17	0·16	0·15	0·13	0·11	0·12	0·11
21	Burgkirchen	0·58	0·33	0·33	0·20	0·19	0·17	0·16	0·14	0·12	0·13	0·12
24	Pirach	0·64	0·36	0·36	0·22	0·21	0·19	0·17	0·15	0·13	0·14	0·13
29	Burghausen	0·76	0·42	0·42	0·26	0·24	0·21	0·20	0·17	0·14	0·15	0·14

*) Für die nach dem Nothstandstarif für Düngemittel im Verkehre mit den deutschen Eisenbahnen abgefertigten Sendungen kommen folgende Umkartirungssätze zur Anwendung:

Mühldorf trans.—			Mark für 100 kg
Kastl	Specialtarif III	0·04	
Burgkirchen	„	0·05	
Pirach	„	0·05	
Burghausen	„	0·06	

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Umkartirungssätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		per 100 kg						
									Centimes a)	b)	Centimes a)	b)	Centimes a)	b)			
1261	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bierfässer, leer zurückgehende	Zürich (Hauptbahnhof)	Pilsen	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen, mindestens jedoch bei Frachtzahlung für ein Gewicht von 20 kg b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 1000 kg pro Frachtbrief und Wagen, in Bier-Specialwagen verladen. Einhaltung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Vom 1. Juli 1897 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1897	Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von retourgehenden leeren Bierfässern des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Juli 1890	—	266	—	209	—	57	Im Kartirungswege		
				Zürich-Tiefenbrunnen	Pilsen				Bestehen keine directen Sätze		427	212	—	—			
				Zürich (Hauptbahnhof)	Pilsenetz				—	270	—	213	—	57			
				Zürich-Tiefenbrunnen	Pilsenetz				Bestehen keine directen Sätze		431	216	—	—			
1262	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	A) Stärke und Stärkemehl B) Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, Traubenzuckersyrup, Stärkezuckersyrup	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband. Die Frachtsätze unter a) gelten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und die Frachtsätze unter b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Tarif-Theil II, Heft 2 für den Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband	Directe Frachtsätze bestehen nicht		Siehe Tabelle				Im Kartirungswege		

Nach	Von Igló				Von Poprád-Felka			
	A)		B)		A)		B)	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze in Centimes pro 100 Kilogramm							
Bucuresti-Filaret	561	466	561	466	575	480	575	480
Bucuresti gara de nord	553	458	553	458	567	472	567	472
Craiova	492	412	492	412	506	426	506	426
Galati	695	600	695	600	709	614	709	614
Jasi	569	492	569	517	583	502	583	531
Ploiesti	494	399	494	399	508	413	508	413

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welch. die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr per 100 kg)	per 100 kg					
1263	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	a) Nadworna b) Tartarów		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a)	b)		Im Kartirungswege		
					Angern					240	226				
					Auspitz					236	244				
					Bisenz-Pisek					222	230				
					Brünn					230	238				
					Drösing					236	236				
					Eywanowitz					218	226				
					Floridsdorf					246	235				
					Gänserndorf					242	222				
					Göding					226	234				
					Grussbach-Schönau					240	248				
					Haugsdorf					246	254				
					Hohenau					234	238				
					Hradisch					220	228				
					Kojetein					214	222				
					Kostel					234	242				
					Laa					242	250				
					Leipnik					206	214				
					Lundenburg					232	240				
					Napagedl					218	226				
					Neusiedl-Dürnholz					238	246				
					Nezamislitz					216	224				
					Nikolsburg					236	244				
					Olmütz					214	222				
					Prerau					210	218				
					Prossnitz					220	228				
					Rausnitz-Slawikowitz					222	230				
					Weisskirchen					202	210				
					Wischau					220	228				
				oder umgekehrt											
				c) Worochta d) Woronienka						c)	d)				
					Angern					222	222				
					Auspitz					246	248				
					Bisenz-Pisek					232	234				
					Brünn					240	242				
					Drösing					232	232				
					Eywanowitz					228	230				
					Floridsdorf					231	231				
					Gänserndorf					218	218				
					Göding					236	238				
					Grussbach-Schönau					250	252				
					Haugsdorf					256	258				
					Hohenau					234	234				
					Hradisch					230	232				
					Kojetein					224	226				
					Kostel					243	243				
					Laa					252	254				
					Leipnik					216	218				
					Lundenburg					240	240				
					Napagedl					228	230				
					Neusiedl-Dürnholz					248	250				
					Nezamislitz					226	228				
					Nikolsburg					246	248				
					Olmütz					224	226				
					Prerau					220	222				
					Prossnitz					230	232				
					Rausnitz-Slawikowitz					232	234				
					Weisskirchen					212	214				
					Wischau					230	232				
				oder umgekehrt											
1264	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	Carlsschacht der Johann-Jakobgrube des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	den im Tarife für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. November 1896 enthaltenen österr. Stationen	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oberschles.-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. November 1896	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1897	Tarif für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. November 1896	Bestehen keine	Die jeweils höheren Frachtsätze des nebenbezeichneten Tarifes ab Emmagrube oder Czernitz			Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1265	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde der Pos. T-17 des Tarif-Theiles I der österr.-ungar. Eisenbahnen	Liesing	Bludenz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juli 1897 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 200		Im Kartirungswege		
					Bregenz, Buchs, Dornbirn, Hohenems, Lindau					208				
					Feldkirch					204				
					Hard-Fussach, St. Margrethen					212				
					Nenzing					202				
1266	K. k. Oesterreichischen Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wlaschim	Beneschau	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1897	Localtarif	16 kr. = 32 h	28 h	4 h	Im Kartirungswege		
				Bruck-Domaschin	Beneschau				13 kr. = 26 h	22 h	4 h			
				Jemnischt-Postupitz	Beneschau				10 kr. = 20 h	18 h	2 h			
			Kohle der Pos. K-32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Beneschau	Bruck-Domaschin	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			10 kr. = 20 h	16 h	4 h			
				Beneschau	Jemnischt-Postupitz				8 kr. = 16 h	12 h	4 h			
				Beneschau	Wlaschim				12 kr. = 24 h	20 h	4 h			
			Kalk der Pos. K-2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wlaschim	Beneschau				12 kr. = 24 h	20 h	4 h			
				Wlaschim	Jemnischt-Postupitz				8 kr. = 16 h	14 h	2 h			
				Wlaschim	Bruck-Domaschin				6 kr. = 12 h	10 h	2 h			
			Ziegel (Mauer- und Dachziegel) aus der Pos. Z-1	Wlaschim	Beneschau				11 kr. = 22 h	18 h	4 h			
				Wlaschim	Jemnischt-Postupitz				7 kr. = 14 h	12 h	2 h			
1267	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Güter des Specialtarifes 2	Hawran, Station der Localbahn Potscherad-Wurzmes (und umgekehrt über Wurzmes)	Brüx A.T.E.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Juli 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	12 Kreuzer		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1268	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Eilgüter aller Art	Brünn	Karbitz, Komotau (A.T.E.), Mariaschein, Teplitz, Türmitz. Bensen, Böhm.-Kamnitz, Böhm.-Leipa, Franzensthal, Georgswalde-Ebersbach, Grund-Georgenthal, Haida, Hainspach-Wölmsdorf, Kreibitz-Teichstatt, Langenau, Niedergrund, Nixdorf, Politz-Sandau, Rumburg, Schluckenau, Schönau, Schönfeld, Schönlinde, Straussnitz-Neustadtl, Warnsdorf, Weisswasser, Zwickau i. B. Eger, Franzensbad, Kaaden-Brunnersdorf, Komotau (B.E.B.), Ober-Graslitz, Unter-Graslitz, Weipert. Budweis, Freudenthal, Grulich, Iglau-Stadt, Jägerndorf, Klattau, Klostergrab, Neugedein, Ober-Georgenthal, Oberleutensdorf, Römerstadt, Rosenthal-Graupen, Strakonitz, Tyssa-Königswald, Würbenthal. Arnau, Böhm.-Skalitz, Friedland i. B., Hlinsko, Hohenelbe, Iglau (Oe.N.W.B.), Jungbunzlau, Königinhof, Lieben (Oe.N.W.B.), Liebenau, Raspenau-Liebwerda, Reichenberg, Rothkosteletz, Schwadowitz-Eipel, Skutsch, Starkenbach, Tannwald, Tetschen, Trautenau. Aussig, Bodenbach, Braunau, Bubna (St.E.G.), Halbstadt, Hermsdorf-Oelberg, Hohenstadt, Hronow, Kanitz-Eibenschitz, Landskron, Leitomischl, Lettowitz, Lieben (St.E.G.), Lobositz, Nachod, Neustadt a. M., Opočno, Politz, Prag, Trebitsch, Wildenschwert, Zwittau. Prossnitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 225 metr. Tonnen (à 1000 kg) in nebenangeführten Relationen zusammengenommen.** Aufgabe der an einem Tage in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Eilfrachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in den zugehörigen Eilfrachtbrief einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen; in denselben dürfen feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli unter 1000 Kubikcentimeter per Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und hat letzterer, verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes verwendet werden. Die auf das Zugeständniss reflectirende Firma hat bei den Sendungen nach Krakau als Empfängerin und bei den Sendungen von Krakau als Versenderin auf den Frachtdocumenten zu erscheinen	Vom 1. Juli 1897 bis 31. December 1897	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	520 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht, und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz. Zum Zwecke der Erlangung des nebenbezifferten Kartirungs-Frachtsatzes ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Minimalquantums von 225 metr. Tonnen (à 1000 kg) zu übernehmen und hiefür eine Caution im Betrage von 5000 fl., d. i. Fünftausend Gulden — Zehntausend Kronen in Baarem, oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen, welche zu Gunsten der Eisenbahnen verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. Der bezügliche Nachweis ist spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu liefern
				Krakau transito	Krakau									
				oder umgekehrt in allen vorbezeichneten Relationen										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller				
1269	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Dampfkessel und Pumpen, eiserne, sowie dazu gehörige Armaturen	Olmütz	Dzieditz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen,	Vom 1. Juli 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1897	Local-Gütertarif vom 1. Jänner 1897	47·4 kr. = 94·8 h	86·4	8·4	Im Rückwirkungswege	Auf das baufführende industrielle Etablissement in Dzieditz als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage von Industrie-Etablissements in Dzieditz verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
			2. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 und E—7 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, dann Pumpen, eiserne, und Dampfkessel, sowie dazu gehörige Armaturen	Brünn Nordbahnhof					61·6 kr. = 123·2 h	121·6	1·6			
				Teschen KFNB. transito (für Sendungen von Ozd, Zolyom und Diosgyör)					18·8 kr. = 37·6 h	27·6	10·0			
			3. Maschinen, Bronzewaaren für elektrische Beleuchtung, Leitungen, Transmissionen, eiserne Hohlwaaren als sperriges Gut, ferner Apparate und Armaturen, insoweit dieselben nach Classe I und II tarifirt werden	Brünn Nordbahnhof		Aufgabe in beliebigen Mengen.			Verschieden	162·4	Verschieden			
				Wien Nordbahnhof						223·8				
				M.-Ostrau						47·6				
				Olmütz						117·6				
			4. Chamotteziegel, dann Chamottewaaren, insoweit dieselben nach den Classen II—A—C tarifirt werden	Olmütz		Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen,			24·3 kr. = 48·6 h	43·8	4·8			
				Hruschau					10·5 kr. = 21·0 h	15·4	5·6			
				Szczakowa					11·2 kr. = 22·4 h	16·6	5·8			
			5. Pumpen, eiserne, sowie dazu gehörige Armaturen, insoweit dieselben nach den Classen II—A—A tarifirt werden	Wien Nordbahnhof		a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen,			a) 107·2 kr. = 214·4 h	170·0	44·4			
						b) Aufgabe in beliebigen Mengen,			b) 160·6 kr. = 321·2 h	223·8	97·4			
						Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue von Industrie-Etablissements in Dzieditz bestimmt sein.								

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
										Heller	Heller			
1270	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Bruchsteine und gebrannter Kalk	Bielitz	Dziedtiz	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zum Baue von Industrie-Etablissements in Dziedtiz bestimmt sein	Vom 1. Juli 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1897	Localgütertarif vom 1. Jänner 1897	2·9 kr. = 5·8 h	4·0	1·8	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Dziedtiz als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen bei der Neuanlage von Industrie-Etablissements in Dziedtiz verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt.	
				Lodygowice					6·2 kr. = 12·4 h	6·8	5·6			
				Chrzanow (Frachtenstation)					8·5 kr. = 17·0 h	11·0	6·0			
				Krzeszowice					10·9 kr. = 21·8 h	16·2	5·6			
				Saybusch-Zablocie					7·0 kr. = 14·0 h	8·4	5·6			
				Golleschau					8·2 kr. = 16·4 h	10·6	5·8			
			2. Ziegel (Mauer und Dachziegel)	M.-Ostrau					10·8 kr. = 21·6 h	15·8	5·8			
				Bielitz					2·9 kr. = 5·8 h	4·0	1·8			
				Teschen K.F.N.B.					9·9 kr. = 19·8 h	14·0	5·8			
				Krasna					19·8 kr. = 39·6 h	34·0	5·6			
				Krzeszowice					10·9 kr. = 21·8 h	16·2	5·6			
				Saybusch-Zablocie					7·0 kr = 14·0 h	8·4	5·6			
			3. Sand	Oswięcim					5·5 kr. = 11·0 h	5·8	5·2			
				Kenty					7·3 kr. = 14·6 h	11 8	2·8			
				Lodygowice					6·2 kr. = 12·4 h	6·8	5·6			
				Saybusch-Zablocie					7·0 kr. = 14·0 h	8·4	5·6			
			4. Cement	Szczakowa					11·2 kr. = 22·4 h	16·6	5·8			
			5. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E–6 und E–7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Teschen K.F.N.B. loco und trans. (letzteres für Sendungen von Trzynietz)		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen			18·8 kr. = 37·6 h	27·6	10·0			
				Olmütz					47·4 kr. = 94·8 h	86·4	8·4			
				Friedek-Mistek transito (für Sendungen von Lipina-Carlshütte)					25·5 kr. = 51·0 h	41·2	9·8			
				M.-Ostrau					20·6 kr. = 41·2 h	31·2	10·0			
			6. Holzmateriale, Gerüstmateriale und Bausgeräthe der Pos. B–3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Bielitz					Verschieden	9·8	Verschieden			
				Krakau						44·8				
				Oswięcim						11·4				
				Saybusch-Zablocie						16·8				
				Oderberg						26·6				
				Teschen K.F.N.B.						27·6				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
									Heller I. II.	Heller I. II.	Heller I. II.			
1271	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steinkohle als Frachtgut	I. Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn. II. Střebichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht), Station der Localbahn Svoleňoves-Smečna	Eger, Franzensbad, Klingenthal	Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1897	I. Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887. II. Tarif für den inländischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1896	72·2 76·4	70·0 74·2	2·2 2·2	Kartirung		
					Ober-Graslitz, Tirschnitz				71·4 75·6	70·0 74·2	1·4 1·4			
					Unter-Graslitz				71·0 75·2	70·0 74·2	1·0 1·0			
					Annathal Rothau, Mostau Nebanitz				70·6 74·8	70·0 74·2	0·6 0·6			
					Annathal Rothau, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Mostau Nebanitz, Ober-Graslitz, Unter-Graslitz, Tirschnitz				70·0 —	60·8 —	9·2 —	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen längstens bis 28. Februar 1898 bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
					Königsberg M. Kulm				69·8 —	60·8 -	9·0 —			
					Bleistadt				69·2 —	60·8 -	8·4 —			
					Dassnitz				68·6 —	60·8 —	7·8 —			
					Hartenberg				68·2 —	60·8 —	7·4 —			
					Zieditz				67·0 —	60·8 —	6·2 —			
					Davidsthal				66·6 —	60·8 —	5·8 —			
					Falkenau a./E.				66·4 -	60·8 —	5·6 —			
					Neusattl				64·4 —	60·8 —	3·6 —			
					Chodau				63·4 —	60·8 —	2·6 —			
					Weipert				66·2 —	55·0 —	11·2 —			
					Schmiedeberg				63·2 —	55·0 —	8·2 —			
					Kupferberg				60·8 -	55·0 —	5·8 —			
					Pressnitz Reischdorf				59·6 —	55·0 —	4·6 —			
					Sonnenberg				58·2 —	55·0 —	3·2 —			
					Reitzenhain				60·4 —	52·4 —	8·0 —			
					Sebastiansberg				58·6 -	52·4 —	6·2 —			
					Krima Ndf.				57·0 --	52·4 —	4·6 —			
					Domina Schönlind				53·8 —	52·4 —	1·4 —			
									Francs pro Tonne = 1000 kg					
1272	Südbahn-Gesellschaft		Eis als Eilgut	Triest S.B.	Cormons trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	16·00	2·76	13·24	Kartirung		
				Görz	Cormons trs.				5·60	0·84	4·76			
									Francs pro Tonne = 1000 kg					
1273	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Marmor in einfach gesägten Platten	Peri transit	Prag	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit internationalen Frachtbriefen nach den Vorschriften für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	25·72	24·50	1·22	Kartirung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1274	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Kalk, gebrannt	Pardubitz S.N.D.V.B.	Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Gilt nur für Sendungen in Relationen, an welchen die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. ununterbrochen mit mindestens 100 km betheiligt sind. Aufrechthaltung der allgemeinen einschlägigen Bestimmungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.		Frachtsätze des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		Der sich für 100 km ergebende Frachtsatz des Specialtarifes 3 hat auf die vorgelegenen Stationen rückzuwirken, sofern derselbe niedriger ist, als die officiellen Frachtsätze der Classe C. Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. wird nicht berechnet
1275	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Josefstadt-Jaroměř	Eisenbrod Tannwald-Schumburg Reichenberg	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897	Localtarif der Oe.N.W.B.	Kreuzer ö. W. 18·4 21·2 25·0	16·9 19·6 22·0	1·5 1·6 3·0	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben
1276	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes	Blansko Raitz oder vice versa	Mügeln bei Pirna	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Satz	Pfennig 111 109		Im Kartirungswege		
1277	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Carlsbad oder vice versa	Schwarza bei Rudolstadt	Einhaltung der für den Specialtarif III giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich, Tarif-Theil II, Heft 2	Besteht derzeit kein directer Satz	69 Pfennige		Im Kartirungswege		
1278	Böhm. Nordbahn		Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte von höchstens 10 kg bei Beförderung mit Personenzügen	Prag B.N.B.	Liblic-Bysic	Bei Auflieferung der Zeitungspackete unter deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges an der Gepäckscassa in conformer Verpackung, Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung, Haftung des Versenders für Einhaltung der Bestimmungen über postzwangpflichtige Güter, vom 1. Juli 1897 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1897 gegen Vorausbezahlung eines Monatspauschales von fl. 4·80, d. i. der normalen Gepäcksfracht für je 30 Expeditionen an die Hauptcassa der Böhmischen Nordbahn.								

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
54	Nr. 58 vom 20. Mai 1897	1070	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes III	Dzieditz Wyslowitz Oderberg Owięcim	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. Halbstadt Liebau Mittelwalde Reichenberg Seidenberg Tetschen Oe.N.W.B.	Die publicirten Frachtsätze gelten auch in der umgekehrten Richtung	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 74. **Wien, 29. Juni 1897.** **X. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 26. Mai 1897*) für die Localbahn Laibach (Bresoviz)-Oberlaibach.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung finde ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien dem Landtags-Abgeordneten Ivan Hribar, Bürgermeister der Stadt Laibach, im Vereine mit dem Landtags-Abgeordneten Gabriel Victor Jelovšek, Bürgermeister in Oberlaibach, und mit Johann Gruden, k. k. Steuereinnehmer i. R. in Oberlaibach, die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von Laibach (Bresoviz) im Anschlusse an die Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Oberlaibach in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten zu ertheilen:

§ 1.

Die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Für die concessionirte Eisenbahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens in dem Nominalbetrage von 400.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 17.000 fl. ö. W. festgesetzt.

§ 3.

Von dem nach § 2 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 11) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

§ 4.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur bedungenen Verzinsung und zur planmässigen Tilgung des Anlehens an den festgesetzten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtig

*) Enthalten in dem am 23. Juni 1897 ausgegebenen LIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 137.

gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre rechtzeitig vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche thunlichst binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit der Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 5.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse vorzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 6.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die allfälligen Couponstempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das aufzunehmende Prioritätsanlehen etwa zu bezahlenden Regiebeitrage, sowie von etwaigen an das darleihende Finanzinstitut zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 7.

Der Bau der concessionirten Eisenbahn ist sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen und binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Concessionäre nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 8.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 9.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 10.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Eisenbahnministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Eisenbahnministeriums, bezw. der von diesem hiezu delegirten Organe.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Handelsministerium insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 11.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Bahnunternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 76 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von 400.000 fl. ö. W. Noten auszugeben.

Die Begebung der zu begebenden Prioritätsobligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach vollständiger Verwendung des ersten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen und Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 12.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 13.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 14.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird auf Grund eines mit Genehmigung der Staatsverwaltung abzuschliessenden Betriebsvertrages von der k. k. priv. Südbahngesellschaft geführt.

Der Staatsverwaltung bleibt jedoch das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn jederzeit zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung der Concessionäre zu führen. In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten. Im übrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

Unter allen Umständen bleibt der Staatsverwaltung die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen insolange vorbehalten, als die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften.

Nach Ablauf dieser Zeit haben sich die Concessionäre nach den aufgestellten Betriebsbedingnissen zu benehmen.

Die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und haben die Concessionäre sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 15.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 16.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 7 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens der Concessionäre nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 17.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle der Concessionäre das im § 11 bezeichnete Prioritätsanlehen und allfällige sonstige von den Concessionären mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommene Hypothekaranlehen in den zur Zeit der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Beträgen zur Selbstzahlung übernimmt und das Actiencapital, soweit dasselbe im vorbezeichneten Zeitpunkte noch nicht getilgt sein sollte, zum vollen Nennwerthe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen ausbezahlt.

Diese Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anleben belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorangehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zugehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates aus dem Garantieverhältnisse (§ 5) oder aus sonstigen Rechtstiteln, an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungs-

erklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen der Zustimmung des Specialcommissärs. Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen. Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen in Folge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 18.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 17, Z. 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 17) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 19.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 20.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wien, den 26. Mai 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:

Guttenberg m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Laibach (Bresowiz) nach Oberlaibach.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Laibach (Bresowiz) nach Oberlaibach ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend fest-

gesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von demselben zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 12 km lange Localbahn zweigt aus der in km 439·9 bis 440·3 der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft neu zu errichtenden Station Bresowiz ab und führt entlang der Triester Reichsstrasse bis in das Ortsgebiet von Oberlaibach zu der vor diesem Orte nördlich der genannten Strasse herzustellenden gleichnamigen Endstation.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das k. k. Eisenbahnministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Ausführung der im Zuge der Südbahnlinie Wien—Triest zwischen den Stationen Laibach und Franzdorf neu zu errichtenden Anschlussstation Bresowiz, welche auch mit einer entsprechenden Sicherungsanlage zu versehen ist, ferner wegen Mitbenützung dieser Station, sowie der Südbahn-Station Laibach und der Strecke Laibach—Bresowiz der Südbahn durch die Züge der Localbahn, endlich wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das Project der Station Bresowiz nebst jenem der Sicherungsanlage und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenen Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 300 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Ermässigung der Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m angefangen hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 5 Permille festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind horizontal anzulegen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat 4·5 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Innerhalb jener Strecken, woselbst die Bahn auf einem Untergrunde von geringerer Tragfähigkeit zu führen ist, hat die Kronenbreite 4·3 m zu betragen.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·55 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XX der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 23 kg Gewicht per laufendes Meter, mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen im Allgemeinen mindestens 2·3 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 14 cm Höhe besitzen.

In Strecken auf minder tragfähigem Untergrunde sind jedoch Schwellen von 2·4 m Länge und 25 cm unterer Breite zu verwenden.

In geraden Strecken, sowie in Bögen von mehr als 800 m Halbmesser sind auf die vorgenannte Schienen-

länge acht Unterlagsplatten, in Bögen von 300 m Halbmesser 16 Unterlagsplatten zu verwenden. Die sonstige Vertheilung des Kleinmateriales unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat in Strecken mit verbreitertem Unterbaukörper mindestens 0·30 m, im übrigen Theile der Linie mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!"

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe entlang der Bahn Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich die Concessionäre rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Triest zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und haben die Concessionäre wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung der Localbahn das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind eventuell im Wege der Anmiethung mindestens anzuschaffen:

1. 2 Locomotiven mit je drei gekuppelten Achsen (Tenderlocomotiven).
2. 3 Personenwagen.
3. 1 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 11 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine Luftsaugebremse und eine Handbremse.

Alle Locomotiven sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die Luftsaugebremse und für die Dampfheizung zu versehen; ferner erhalten dieselben an beiden Stirnseiten Schneepflugscharen.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und insgesammt sowohl mit der durchgehenden Bremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel versehenen Skizzen für den Fahrpark hat mindestens gleichzeitig mit jener der Projectspläne für die offenen Unterbauobjecte der Bahn zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende an die Actionäre ermöglicht, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 26. Jänner 1897.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Guttenberg m. p.

Eröffnung der Theilstrecken Rakonitz—Pladen—Luditz und Protiwitz—Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung von Protiwitz nach Buchau.

Am 27. Juni l. J. werden die Theilstrecken Rakonitz—Pladen—Luditz und Protiwitz—Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung von Protiwitz nach Buchau dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangen die Stationen Rakonitz (Anschlussstation der B.E.B.), Senomat-Schanowa, Pschoblik, Woratschen, Jechnitz, Gerten (Haltestelle), Pladen (Anschlussstation der k.k.St.B.), Alberitz (Haltestelle), Lubenz, Liebkowitz (Haltestelle), Chiesch, Protiwitz (Betriebsausweiche), Luditz, Luditz-Haltestelle, Bohentsch und Buchau zur Eröffnung. Die Stationen werden für den Gesammtverkehr (explosive Güter ausgenommen) eröffnet.

In den Haltestellen Alberitz, Liebkowitz und Luditz-Haltestelle findet nur eine Personen- und Gepäcksabfertigung statt, in der Haltestelle Gerten überdies auch Güterabfertigung in vollen Wagenladungen (excl. lebende Thiere).

Die Betriebsausweiche Protiwitz dient nur für Betriebszwecke, und findet daselbst weder eine Personen- noch eine Güterabfertigung statt.

Pilsen, 1. Juni 1897.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau: Errichtung einer Hilfswasserstation in Deutschbrod.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Bauconsens für die Errichtung einer Hilfswasserstation in der Station Deutschbrod der Linie Wien—Nimburg—Jungbunzlau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 9548/IV.]

— (Linie Mittelwalde—Prag: Herstellung eines vierten Geleises und der geraden Durchfahrt in der Station Senftenberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project für die Herstellung eines vierten durchlaufenden Geleises und der geraden Durchfahrt in der Station Senftenberg zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7953/IV.]

— (Linie Wostroměř—Jičin: Herstellung eines gedeckten Durchlasses in km 16·8/9.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das Project für die Herstellung eines 1 m weiten gedeckten Durchlasses für den ungehinderten Wasserablauf unter dem gewölbten Objecte in km 16·8/9 zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 7067/IV.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Bauherstellungen in der Station Semil.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bauconsens für die Herstellung eines Stockgeleises und Verladeplatzes, ferner eines neuen Passagierabortes mit anschliessendem Hand- und Kohlenmagazine in der Station Semil ertheilt. [E.-M.-Z. 7952/IV.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Erbreiterung der Haltestelle Ober-Gablonz: Anordnung der Einleitung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project über die Erbreiterung der Haltestelle Ober-Gablonz der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Bauconsens zu ertheilen. [E.-M.-Z. 8339/IV.]

Localbahn Rakonitz-Petschau-Buchau. (Theilstrecke Luditz—Petschau: Variante km 78·6—81·7 und 83·0—83·7: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tepl hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der Varianten 78·6—81·7 und 83·0—83·7 der Theilstrecke Luditz—Petschau der Localbahn Rakonitz-Petschau-Buchau auf den 7. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 9766/I.]

Projectirte Localbahn Aspang-Hartberg. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes der Eisenbahn Wien-Aspang für eine Fortsetzung derselben über Friedberg nach Hartberg die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission betreffs der niederösterreichischen Theilstrecke auf den 17. Juli anberaumt. Gleichzeitig wurde im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Graz hinsichtlich der in Steiermark gelegenen Strecke der projectirten Localbahn Aspang-Hartberg die Trassenrevision und Stationscommission mit dem Beginne am 19. Juli anberaumt. [E.-M.-Z. 9376/I.]

Bukowinaer Landesbahnen. (Linie Karlsberg—Frassin: Variante km 32·106—32·542: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 22. Juni die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Gross & Co. vorgelegten Detailprojectes einer Variante der Theilstrecke Kilometer 32·106—32·542 der bereits der politischen Begehung unterzogenen und im Bau begriffenen Linie Karlsberg—Frassin die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und diese Amtshandlung an die bereits angeordnete politische Begehung der Variante km 33·665—34·04 derselben Linie anzuschliessen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 9682/I.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Stanislau: Activirung des Personen- und Gepäcksverkehres in der Betriebsausweiche Jamnica.) Ueber neuerliches Ansuchen der Gemeinde Jamnica um die Activirung des Personenverkehres in der gleichnamigen Betriebsausweiche (Strecke Lemberg—Stanislau) hat das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 9. Juni 1897, Z. 8925/IV, die Staatsbahn-Direction in Stanislau beauftragt, behufs Einrichtung der genannten Betriebsausweiche für den Personen- und Gepäcksverkehr unverweilt das Erforderliche zu veranlassen. [Z. 8925/IV.]

— (K. k. Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Haltestelle Požar.) Am 26. Juni wurde die zwischen der Station Krhanitz und der zukünftigen Station Eule in km 15·9 der Localbahn Čerčan-Modřan gelegene Haltestelle Požar für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. [E.-M.-Z. 9785/I.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 25. Juni bis 1. Juli.

Adriatischer Dienst.

Dalmatien.

25. Juni, um 7 Uhr Früh (Cattaro B), Dampfer „Oreste“, Capitän S. Masich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza. Ueberschiffung in Gravosa auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Giupana, Slano, Canosa, Calamota, Isola di Mezzo und auf Verlangen nach Stagno grande.

26. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio“, Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Metkovich. Ueberschiffung in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

29. „ um 7 Uhr Früh (Cattaro A), Dampfer „Stephanie“, Capitän S. Tomanovich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Risano und Cattaro.

30. „ um 7 Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Najade“, Capitän G. Wessely, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassino und Porto Manzo und in Metkovich auf die Dampfer der Gesellschaft Ragusa-Metkovich nach Crkovice, Drace, Stagno piccolo und auf Verlangen nach Stagno grande.

1. Juli, um 8½ Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän G. Sucich, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro.

Venedig.

25. Juni, Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich,
28. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Mecozzi,
30. „ Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Mecozzi,
1. Juli, Dampfer „Massimiliano“, Capitän T. Rassevich,

} um Mitternacht

Vergnügungsreisen:

27. Juni, Dampfer „Graf Wurmband“, Capitän G. Sucich, nach Venedig ab Triest um 8 Uhr Früh, ab Venedig um 8 Uhr Abends.
Dampfer „Iris“, Capitän P. Harlovich, ab Triest nach Venedig um Mitternacht.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

27. Juni, um 4 Uhr Nachmittags (Griechisch-Orientalische Linie über Fiume), Dampfer „Selene“, Capitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Smyrna.

27. „ um 4 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie über Albanien), Dampfer „Jupiter“, Capitän C. Martinolich, mit Berührung von Cattaro, Budua, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt und Batum. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

Anmerkung. Die Berührung der Häfen von Cattaro und Budua erfolgt nur für den Postdienst und den Verkehr nach den Levante-Häfen, daher werden nach und zwischen den nationalen Häfen unter sich weder Passagiere noch Waaren aufgenommen.

30. „ um Mittag (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg“, Capitän P. Mersin, mit Berührung von Brindisi. Ueberschiffung in Alexandrien nach Pord Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn und Rhodus.

1. Juli, um 11 Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Espero“, Capitän G. Sabbadini, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Batum und Mytilene. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Piräus nach Thessalien und in Corfu nach Albanien.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juli, um Mittag (Eildampfer nach Bombay), Dampfer „Amphitrite“, Capitän A. Martinolich, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. Juli, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „. . . .“, Capitän . . . . . ., mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

Die Ladung nach Madras und Calcutta wird in Colombo auf den Dampfer der Zweiglinie Colombo—Madras—Calcutta überschifft.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Juli 1897.)

Im Juli 1897 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Juli
Liverpool	„Pavia“ (Cunard Line)	1—10
London	„Wm. Bailey“	1—10
Rotterdam	„B. Kemény“	1—10
Tanger [1]) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos	„Nagy Lajos“	5
Liverpool	„Arabian“	5—15
Rouen	„Matlekovits“	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Rosario“	5—15
Antwerpen	„Petőfi“	10—20
Oporto, Bordeaux	„Tibor“	10—20
Gibraltar [1]), London	„Baross“	15—25
Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	15—25
Algier [1]), Glasgow	„Mátyás Király“	15—25
Dunkerque		15—25
Rouen		15—25
Barcelona [2])	„Zrinyi“	25
Liverpool	„Alsatian“	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Bassano“	21—31
Rotterdam	„Andrássy“	25/VII—5 VIII

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügende Ladung nach Gibraltar, Algier, Tanger angemeldet wurde, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Juli
Liverpool	Triest, Fiume	„Lesbian“	1—10
London	„ „	„Andrássy“	1—10
Rouen	„ „	„Szt. László“	1—10
Rotterdam	„ „	„Széchényi“	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Tyria“ (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	Triest, Fiume	„Jokai“	5—15
Antwerpen	„ „	„Deák“	10—20
London	„ „	„Narva“	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa“ (Cunard Line)	15—25
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Palermo“	15—25
Glasgow	„ „	„Báthori“	21—31
Rotterdam	„ „	„B. Kemény“	21—31
Rouen	„ „	„Stefánia“	21—31
Liverpool	„ „	„Andalusian“	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Zichy“	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Linie Fiume—Malta—Sicilien—Marseille.

Im Monate Juli 1897 fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Adria“ am 5., „Tisza“ am 12., „Szápáry“ am 19. und „Rákóczy“ am 26.;
von Marseille nach Fiume: „Rákóczy“ am 7., „Arpád“ am 14., „Adria“ am 21. und „Tisza“ am 28.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ermässigter Personentarif ab Wien nach allen Schiffsstationen bis Linz—Passau für Arbeiter, Taglöhner, Schiffsleute, Hausirer und Dienstboten.) In der Bergfahrt ab Wien-Praterquai und Nussdorf werden an Arbeiter, Taglöhner, Schiffsleute, Hausirer und Dienstboten gegen Vorweisung der giltigen Legitimationen besonders ermässigte Verdeckkarten ausgegeben. Der Fahrpreis beträgt: Von Wien-Praterquai und Nussdorf nach: Greifenstein 20, Tulln 30, Zwentendorf 45, Hollenburg 55, Krems, Stein 55, Rossatz, Weissenkirchen 65, Spitz 70, Aggsbach 75, Melk, Weitenegg 80, Pöchlarn 80, Marbach 85, Ybbs, Persenbeug 90, St. Nicola, Grein 95, Wallsee, Mauthausen, Linz 100, Wilhering 120, Brandstatt 130, Aschach 135, Neuhaus 145, Obermühl 150, Wesenufer, Niederranna 160, Engelhartszell 165, Obernzell 170, Passau 175 Heller per Person mit 25 kg Freigepäck.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben dem Concipisten im Eisenbahnministerium Franz Alexander Ritter von Podlewski die Kämmererswürde taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages V zur Tarifübersicht.

Zu der Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1897 gelangt mit 1. Juli 1897 der Nachtrag V zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 kr. ö. W. per Stück im Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 25. Juni 1897. [456]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Ladestelle Berlińce für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.

Die bisherige Ladestelle Berlińce der Localbahnlinie Hliboka—Sereth wird am 15. Juni 1897 für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in den bezüglichen Fahrplänen bereits kundgemacht.

Die Ausgabe der Fahrkarten, sowie die Gepäcksabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.

Stanislau, im Mai 1897. [457]

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 10. Juli 1897 gelangen in der Station Pulkau einfache directe Fahrkarten nach Horn über Sigmundsherberg zur Ausgabe.

Die Preise der Fahrkarten betragen für die II. Classe 44 kr. ö. W., für die III. Classe 24 kr. ö. W.

In umgekehrter Richtung werden diese Fahrkarten nicht ausgegeben.

Wien, am 24. Juni 1897. [458]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband.

Directe Abfertigung im Verkehre mit Rummelsburg-Rangirbahnhof und Tempelhof-Rangirbahnhof.

1. Im Verkehre mit Rummelsburg-Rangirbahnhof (kgl. Eisenbahn-Direction Berlin) erfolgt directe Abfertigung der Sendungen zu den in den Tarifen des obigen Verbandes für die Station Berlin-Schlesischer Bahnhof enthaltenen Frachtsätzen.

2. Im Verkehre mit Tempelhof-Rangirbahnhof (kgl. Eisenbahn-Direction Berlin) erfolgt directe Abfertigung zu den in den Tarifen des obigen Verbandes für die Station Berlin-Anhalt-Dresdener Bahnhof enthaltenen Frachtsätzen nur für Frachtgüter (Frachtstückgut und Wagenladungen), welche in der Station Tempelhof-Rangirbahnhof umkartirt werden oder für die kgl. Eisenbahn-Hauptwerkstatt Tempelhof oder die Bahnmeisterei daselbst bestimmt sind, bezw. von denselben aufgegeben werden.

Diese Massnahme tritt am 1. Juli 1897 in Kraft.

Budapest, am 24. Juni 1897. [459]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
auch Namens der betheiligten Bahnen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages II zum Tarife, Theil III, Heft 2.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 69 vom 17. Juni 1897, Seite 1261, verlautbarte Nachtrag II zum angeführten Tarife gelangt nicht am 1. Juli, sondern am 1. August 1897 zur Einführung.

Wien, am 28. Juni 1897. [460]

Priv. Oesterr.- ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Personenverkehr zwischen Oesterreich - Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 57 vom 18. Mai 1897, Seite 1062, verlautbarte neue Tarif tritt nicht mit 1. Juni 1897, sondern mit 1. Juli 1897 in Kraft.

Wien, am 28. Juni 1897. [461]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Umschlag-Exporttarif.) Es besteht Veranlassung, auf die Bestimmung im Nachtrag 2 zum Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Gütertarif betreffend Aenderungen und Ergänzung des Umschlag-Exporttarifes aufmerksam zu machen.

Hienach gelten für den Umschlag-Exporttarif die im Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil B, § 14, aufgeführten „Controlvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen". Es haben daher für jene Artikel, welche in dem Umschlag-Exporttarife aufgeführt sind, im Kartirungswege die Sätze der Allgemeinen Wagenladungsclassen, bezw. jener Specialtarife zur Anwendung zu kommen, in welche dieselben nach dem Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, eingereiht sind. Die billigeren Sätze des Umschlag-Exporttarifes finden dagegen nur im Rückvergütungswege Anwendung.

— (Einbeziehung der Station Deggendorf.) Mit Wirkung vom 1. Juli wird die Station Deggendorf in die Abtheilung b) für Harthölzer des Umschlag-Exporttarifes für den Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Güterverkehr aufgenommen. Die Frachtsätze betragen für Sendungen nach

Frankfurt a. M. Hafen	1·17 Mk.
Gustavsburg	1·23 „
Kastel Hafen	1·24 „
Ludwigshafen a. Rh.	1·25 „
Mainz Hafen	1·24 „
Mannheim Bad. Bahnen und Dir-Bez. Mainz	1·25 „

Auf Seite 86 des Nachtrages I zum Frankfurt a. M. etc.-Bayerischen Gütertarif ist Vormerkung zu machen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1279	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine, unbearbeitete	Jogsdorf	Oderberg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens durch die Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife, und zwar rücksichtlich der Localbahn vom 1. Juni 1888 und rücksichtlich des Hauptbahnnetzes vom 1. Jänner 1897	18·6 kr. = 37·2 h	28 Heller	9·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1280	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mauer- und Dachziegel	Biala	Friedek-Mistek	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Organe, bezw. auf Kosten der Partei. Die Sendungen müssen für die Neuanlage eines industriellen Etablissements in Friedek-Mistek bestimmt sein	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1897	Localgütertarife vom 1. Jänner 1897 und 1. Juni 1888	13·8 kr. = 27·6 h	22 Heller	5·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Friedek-Mistek als Versender und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Empfangsstation tragen müssen, dass die Sendungen für die Neuanlage eines industriellen Etablissements in Friedek-Mistek verwendet worden sind, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt	
1281	Oesterr. Nordwestbahn		Steine a) der Classe C und b) des Specialtarifes 3	Kolin Oe.N.W.B.	Lissa	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstes bis Ende December 1897	Localtarif	a) 13·9 kr. b) 11·8 kr.	8 kr.	a) 5·9 kr. b) 3·8 kr.	Im Kartirungswege		Die Steinsendungen müssen zur Ausführung öffentlicher Bauten im Gemeindebezirke Lissa bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen hat das Bürgermeisteramt in Lissa als Aufgeber und alleiniger Empfänger zu erscheinen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
1282	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Loitsch	Triest SB. und Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarif	[illegible] Heller	32 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind gleich bei Aufgabe der Sendungen zu entrichten
1283	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Rohpetroleum	Fiume Freihafen S.-Sabba	Floridsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen, respective Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen. Das Auf- und Abladen, respective das Füllen und Entleeren der Kesselwagen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	170 / 167 Heller inclusive Manipulationsgebühr, bezw. auch inclusive Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1284	Schneebergbahn		Güter aller Art	Wr.-Neustadt	Wöllersdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Organe oder auf Kosten der Parteien	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	19·8 Heller bei Classe A 17·6 „ „ „ B 15·4 „ „ „ C	12 Heller	7·8 Heller bei Classe A 5·6 „ „ „ B 3·4 „ „ „ C	Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz ist vom 1. Mai ab rückwirkend
1285	Schneebergbahn		Kalk	Wr.-Neustadt	Winzendorf	Bei Auflassung der Achsfracht, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1897	Localtarif	13·2 Heller	9·2 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1286	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Bahnen	Thonröhren, glasirt und unglasirt (Steinzeugröhren)	Münsterberg, kgl. preuss. Staatsbahnen	1. Nach den in den Classengut-Tarif aufgenommenen ungarischen Stationen des Ostdeutsch-ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1894 sammt Nachträgen 2. Zágráb (Agram) U.St.E. und Südbahn	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1897	Ostdeutsch-ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1		1. Frachtsätze des Special-Tarifes III 2. 244 Pfennige		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9		10		11		12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht									
Fortlaufende Nummer	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller		Heller		Heller				
									a)	b)	a)	b)	a)	b)			
1287	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile, eiserne, der Pos. E-7 im Tarife, Theil I	Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. oder k.k.St.B.	Budapest- Angyalföld, dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Kitérő, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld, déli vasut (Südbahn) loco; Ó-Buda-Filatorigát	a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1897	Oesterreichisch-Ungarischer und Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Anhang vom 1. Jänner 1897 zum Tarife, Theil II, Heft 1, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1897	550	350	460	288	90	62	Im Kartirungswege		
				Lieben (St.E.G. oder Oe.N.W.B.					550	350	460	288	90	62			
1288	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 b des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Neubidschow oder vice versa	Wülknitz	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 b giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 5. Juli 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1897	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Besteht derzeit kein directer Satz		80 Pfennige				Im Kartirungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
55	Nr. 142 vom 10. December 1896	2338 und 2339	K. k. Oesterr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Olmütz (loco und transit) und Brünn (loco und transit), bezw. für Sendungen von Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Stauding, Wagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf und Ziegenhals	diversen namentlich aufgeführten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina	Die besondere Bemerkung, lautend: „Die Verpackung der Packetellgüter ab Krakau kann für jede einzelne Station in Säcken plombirt oder derart verschlossen erfolgen, dass ein Oeffnen ohne Zurücklassung von Spuren ausgeschlossen ist" wird mit 1. Juli 1897 aufgehoben	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.